GUIDO MATTIOLI

I SORCI VERDI

FRANCIA
SPAGNA
ROMA
BONA
AFRICA
EL GOLEA
DAKAR
I-13
I-BRUN
FERNANDO NORONHA
NATAL
SUD AMERICA
RIO DE JANEIRO

ROMA - L'AVIAZIONE - ROMA

Al vecchio e caro amico
Brunelli con affetto

Matti

*

I “SORCI VERDI„

PUBBLICAZIONI DELLO STESSO AUTORE

LA COPPA SCHNEIDER
Editrice l'*Aviazione* — Roma, 1929

L'INTERNAZIONALE DELL'ARIA
Editrice l'*Aviazione* — Roma, 1929 (esaurito)

TRANSVOLATORI DI OCEANI
Editrice l'*Aviazione* — Roma, 1931 (esaurito)

GIANNINO ANCILLOTTO
Editrice l'*Aviazione* — Roma, 1932

ALI D'ITALIA SULL'ATLANTICO (La Crociera del Decennale)
Editrice l'*Aviazione* — 1933

LA BELLA AVVENTURA DI LOMBARDI E MAZZOTTI
Editrice l'*Aviazione* — Roma, 1934

RENATO DONATI LO SCALATORE DELLA STRATOSFERA
Editrice l'*Aviazione* — Roma, 1934

AVIAZIONE IDROAVIAZIONE DI ALESSANDRO GUIDONI
a cura di Guido Mattioli — Casa Ed. *Pinciana*, Roma

MUSSOLINI AVIATORE
Editrice l'*Aviazione* — Roma, 1935 (esaurito)

L'AVIAZIONE FASCISTA IN AFRICA ORIENTALE
Editrice l'*Aviazione* — Roma

L'AVIAZIONE FASCISTA IN AFRICA SETTENTRIONALE
Editrice l'*Aviazione* — Roma

L'AVIAZIONE LEGIONARIA IN SPAGNA
Editrice l'*Aviazione* — Roma

In PREPARAZIONE:

MUSSOLINI AVIATORE
Editrice l'*Aviazione* - Terza ediz. accresciuta e corretta

L'AVIAZIONE E LA CONQUSTA DELL'IMPERO
Editrice l'*Aviazione* — Roma

L'AVIAZIONE FASCISTA
Editrice l'*Aviazione* — Roma

IN VOLO CON UMBERTO MADDALENA
Editrice l'*Aviazione* — Roma

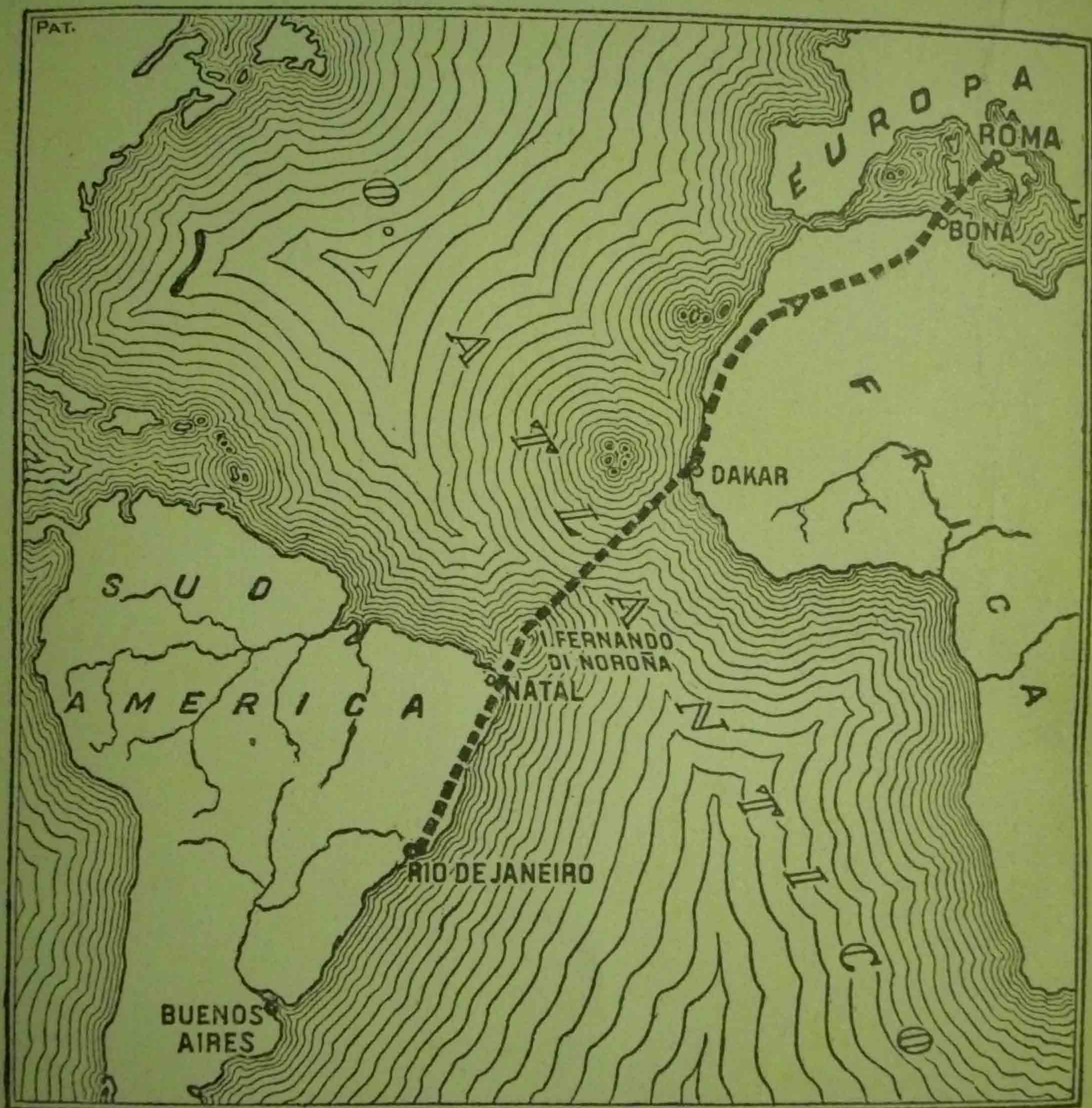
VENTICINQUE ANNI DI GIORNALISMO AVIATORIO
Editrice l'*Aviazione* — Roma

I GIORNALISTI AVIATORI FASCISTI
Editrice l'*Aviazione* — Roma

GUIDO MATTIOLI

I "SORCI VERDI"

EDITRICE "L'AVIAZIONE" ROMA

A BRUNO
MUSSOLINI

Cartina del fulmineo volo Roma - Rio de Janeiro dei 'Sorci Verdi.

Il Duce con i « Sorci Verdi » e Stoppani al loro arrivo a Roma.

Urgente!

al Capo del Governo d'Italia
Benito Mussolini
in Roma.

Quando volli rappresentare il tuo Mito, non pensavo che con tanta prestezza tu avresti superato i lineamenti in me costretti dalla lentezza della storicità. Punto. Per virtù del tuo ardire e della tua costanza oggi si aboliscono le denominazioni suggerite ai popoli inerti e ai geografi incerti da tanti accomodamenti arbitrarii. Punto. Da oggi la tua Italia fa una realtà viva e attiva di quel

Il messaggio di Gabriele d'Annunzio al Duce per la

che fu un giorno un presagio lirico,
un augurio trasmisurato. Punto. La
tua Italia ha di tutti gli Oceani
un Oceano solo, innalzato da un
unico nome: Oceano eroico.
Punto. Non ha confini se non quelli
dell'intero mondo in quelli della po-
tenza italiana e della volontà ita-
liana. Punto. Mio caro compagno, lascia
mi chiedere al tuo genio che il
nome sia consacrato, e inscritto
a prua di ~~tutti~~ i velivoli sempli-
cemente sotto il numero distintivo.
Punto. Così nell'Oceano eroico
si allarga la mistica rapidità

ansvolata dei « Sorci Verdi » Roma-Rio de Janeiro.

avvenire, e si determina il vero confine di una nazione esemplare.

Sviluppa nella tua fronte fertile questi semi non mortali. Punto. Tu sai da tempo quale incrollabile certezza sia nel mio cuore.

In essa ti abbraccio.

Il tuo

Gabriele d'Annunzio

Questa pubblicazione sui "Sorci Verdi" ha carattere di documentazione e la riteniamo utile come tutte le pubblicazioni che raccolgono un insieme di dati su determinati argomenti.

Abbiamo quindi attinto a tutte le sorgenti della stampa fascista ed internazionale che si sono occupate degli avvenimenti riguardanti i "Sorci Verdi", poichè riteniamo riesca di gradito ricordo ai "Sorci Verdi" stessi, alle famiglie, ai congiunti ed agli amici avere sotto mano la documentazione delle imprese di questi magnifici campioni dell'aviazione fascista.

Dedichiamo questa pubblicazione a Bruno Mussolini, poichè questo campione che è il più giovane pilota del mondo, elevato per suo merito intrinseco nella gloriosa schiera dei grandi eroi dell'aria, rappresenta per noi il simbolo della sempre giovane e rigogliosa Ala Fascista. Lo abbiamo conosciuto bambino quando avemmo dalla sorte l'onore di essere a fianco del Duce nelle prime lotte per la resurrezione della nostra Ala, lo abbiamo seguito affet-

tuosamente nella sua carriera di giovane pilota, abbiamo visitato i luoghi dell'Impero dove Egli si è guadagnato da prode i segni del valore e siamo quindi lieti di registrare e di documentare la cronologia di questa sua grande prova.

A Lui, *che sintetizza il simbolo rigoglioso della nostra fiorente aviazione, il nostro saluto affettuoso.*

GUIDO MATTIOLI

LA PREPARAZIONE

Il volo che i « Sorci Verdi » si accingevano a compiere dall'Italia al Brasile con i gloriosi apparecchi già portati baldamente alla vittoria nella gara Istres-Damasco-Parigi necessitava di adeguata preparazione. Non si poteva pensare di compiere a tempo di *record* un volo di 10 mila chilometri, attraverso il Mediterraneo, le montagne dell'Atlante, il Sahara, la costa occidentale africana, l'Atlantico meridionale ed il litorale brasiliano, senza la più minuziosa preparazione degli uomini e delle macchine.

Questa preparazione è prerogativa di tutto quel mirabile complesso che è l'aviazione fascista. Nel clima del Littorio ogni aviatore è compreso della sua funzione e dei suoi compiti, ogni lavoratore — epperciò anche quelli che costruirono le belle macchine alate, ne curarono la messa a punto e le tennero pronte per il momento fatidico — conosce a perfezione le proprie mansioni.

Nella cerchia dei « Sorci Verdi », dal comandante la squadriglia all'ultimo gregario, tutti furono pervasi dal desiderio grande di rendersi tempestivamente utili, tutti si imposero quel particolare regime di vita che era necessario per affrontare l'ardua impresa, tutti seppero esattamente quali erano compiti e funzioni ad essi spettanti e con

slancio meraviglioso che andò sino al sacrificio ed all'abnegazione collaborarono per il conseguimento della vittoria.

Con quale spirito e con quale bagaglio di esperienza i « Sorci verdi » si apprestavano alla superba prova? Ce lo dice uno degli stessi piloti della squadriglia, Bruno Mussolini. Ce lo dice un giovanissimo soldato dell'aria, che a soli vent'anni ha combattuto con schietto valore in guerra come pilota ed ha compiuto prove che rimangono nelle cronache aeronautiche con risonanza gloriosa.

Intervistato, infatti, qualche giorno prima della partenza, da Federigo Valli per « Il Popolo d'Italia », Bruno Mussolini precisò:

« Il comando di apparecchio che mi è stato affidato nella crociera che i « Sorci Verdi » stanno per compiere mi inorgoglisce, ma tutti i piloti dell' Aeronautica Fascista potrebbero fare, col mio stesso allenamento, quello che io faccio. La condizione necessaria per ogni impresa aerea che esca dal comune, è una seria preparazione, non già occasionale ed a carattere sportivo, ma tenace e continua, e noi piloti dell'Aeronautica Fascista l'abbiamo tutti. Le nostre imprese, infatti, anche quelle di eccezione, non sono il risultato di una politica di prestigio, ma vengono come naturale conseguenza di tutto un complesso vastissimo di preparazione che va dalla disciplina e dall'addestramento del pilota all'eccellenza del materiale, sino all'esempio dei Comandanti. Il volo che intraprenderemo a giorni poteva già essere compiuto più di un anno fa, quando con gli stessi apparecchi i « Sorci Verdi » si iscrissero alla gara Nuova York-Parigi, disertata poi da tutti gli altri competitori e tramutatasi nella Istres-Dama-

sco. In questo periodo infatti i « Sorci Verdi » non hanno fatto niente di particolarmente connesso con un allenamento per voli atlantici. Per la verità hanno fatto di più e di meglio, ma di questo è prematuro parlarne.

I « Sorci Verdi » sono piloti militari e tutti i piloti militari della nostra Aeronautica sono preparati in certo senso a imprese d'eccezione, se così volete chiamarle. I nostri apparecchi per le loro stesse caratteristiche sono destinati alle grandi imprese, come hanno dimostrato con i primati battuti e le prove vinte. Il volo che noi compiremo fra breve sulla rotta del Sahara e quindi dell'Oceano potrebbe del resto svolgersi su qualsiasi altra rotta e non è per nulla legato coi collegamenti transoceanici di cui si parla da tempo.

Da Roma a Dakar vi sono infatti oltre 4300 chilometri. E' una rotta assolutamente nuova per il collegamento con l'America del Sud ed è la prima volta che viene intrapresa. Taglia il Mediterraneo sulla direttrice Roma-Bona, al disopra di Tunisi ed affronta, dopo il sorvolo delle catene montuose marocchine che raggiungono oltre 2000 metri di altezza, il deserto del Sahara, puntando prima su El Golea, un piccolo campo di fortuna senza particolari apprestamenti, poi dirigendosi verso l'Atlantico ».

E a riguardo del motivo che ha suggerito la scelta di questo percorso, Bruno Mussolini aggiunse:

« La ragione principale è evidente: la nostra rotta è la più breve da Roma all'America del Sud. Per di più è anche la più logica per areoplani terrestri. La difficoltà del sorvolo della catena montuosa che dovremo affrontare, a poche ore dal decollo e quindi con gli apparechi an-

cora molto carichi, — difficoltà che sino a qualche tempo fa sembrava insormontabile e che, a giudicare dalle insinuazioni di alcuni giornali francesi in occasione del recente primato di Tesei coll'S. 74, è addirittura un « prodigio » per quei signori — per i nostri S.79, che pur partiranno caricati di oltre 80 chilogrammi per metro quadro in più dell'S. 74 del primato di Tesei, non costituirà un ostacolo troppo grave ».

Sul decollo degli apparecchi molto caricati precisò:

« E' tutta questione di preparazione e di allenamento. Sarebbe infatti inesatto dire che un decollo come quello che noi compiremo, con a bordo carburante per 6000 km., sia alla portata di tutti. Ma i « Sorci Verdi » sono allenati per questo e anche per più di questo. E' probabile infatti, che, se non proprio nel corso di questo volo, in un altro non lontano, si potrà dimostrare che con lo stesso S 79 si può decollare riforniti per tappe molto più lunghe.

Gli apparecchi sono sempre gli stessi. Erano infatti ancora nuovissimi e non avevano bisogno di alcuna modificazione. Un miglioramento soltanto è stato portato in un particolare: i circuiti elettrici di controllo delle eliche a passo variabile in volo di tipo francese non erano perfetti e sono stati sostituiti con materiale italiano che dà più affidamento per perfezione e genialità costruttiva ».

Interrogato sulla maggiore difficoltà della crociera, rispose:

« La valutazione delle difficoltà di un'impresa come questa è molto relativa. Relativa alla bontà degli apparecchi, che nel caso nostro sono perfetti; dei motori, già col-

Gli equipaggi della gloriosa pattuglia dei « Sorci verdi » per la trasvolata Roma-Rio de Janeiro.

Il Colonnello Biseo ed il Tenente Bruno Mussolini studiano la rotta della trasvolata Roma-Rio de Janeiro.

laudati in numerose precedenti prove e rigorosamente messi a punto; del comando della Crociera, che è nelle mani del colonnello Biseo, un vero maestro del volo e della navigazione, già tre volte atlantico; della preparazione dei piloti... A questo proposito si può forse dire che la più spinosa difficoltà potrà presentarsi nella navigazione. Dovremo infatti, prima dell'Atlantico, che di per sè presenta tante incognite, trasvolare oltre duemila chilometri di deserto africano assolutamente privo di ogni punto di riferimento sicuro. Data la nostra alta velocità e il lungo percorso senza rifornimenti che ci proponiamo, dovremo preoccuparci di non deviare mai per nulla la rotta prefissa. Allungarla apporterebbe grave rischio. L'ausilio maggiore ce lo darà, come sempre, la radio. Gli apparecchi che corredano i nostri aeroplani sono perfetti e possono dirsi fra i più potenti che esistono al mondo, ma l'eccezionalità del percorso deve anche farci prevedere l'eventualità che in qualche tratto non possa venire effettuato il collegamento con le stazioni radio che abbiamo in programma di ascoltare. Siamo però preparati anche a questo. Da qualche tempo ci addestriamo all'uso dei rilevamenti astronomici della posizione con uno speciale metodo a cui lo stesso colonnello Biseo ha apportato particolari perfezionamenti, a mezzo di uno speciale regolo di sua invenzione che ci permette di ottenere la posizione, con uno scarto minimo, attraverso un solo rilevamento ».

Richiesto di indicare, sia pure approssimativamente, la velocità media che avrebbero potuto tenere durante la trasvolata, disse:

« Non approssimativamente ma esattamente la pre-

vediamo. Però di questo sarà meglio parlarne a volo compiuto. Vi basti per ora sapere che il nostro apparecchio può effettuare l'intera crociera a velocità superiore di qualsiasi altra macchina che abbia tentato o compiuto prima di noi il collegamento Europa-America. Questa anzi sarà una delle caratteristiche più notevoli del nostro volo assieme a quella che deriva dal fatto che il volo sarà compiuto in pattuglia serrata di tre apparecchi appartenenti ad un normale Reparto militare ».

E spiegando l'emblema che distingue la squadriglia, soggiunse:

« Non sono topi... nè tanto meno topolini. Sono sorci e per di più verdi. Ormai la domanda sul significato di questa nostra insegna ci è stata fatta mille volte. Il nostro comandante, che ne è in certo senso l'ideatore principale, può illustrarvelo meglio di chiunque ».

Il colonnello Biseo, che aveva seguito la conversazione, intervenne, infatti, spiegando:

« Ha ragione il tenente Mussolini di respingere subito i topi che scambiate coi nostri sorci. Sembrerà che non ci sia una grande differenza, ma invece c'è. Domandatelo ad un romano. I topi hanno una leziosità nel nome stesso che i sorci non hanno, i topi fanno pensare a dispense casalinghe... I Sorci Verdi dell'adagio popolare romanesco, sono invece scanzonati, strafottenti, menefreghisti e hanno un significato d'indiscutibile superiorità su tutti i topi e topolini divenuti celebri prima o dopo i nostri attraverso le dispense, le favole e il cinematografo. E poi sapete come e dove è sorta l'idea di prenderceli come emblema. Fu qui, sul campo di Montecelio, due anni fa. Eravamo in

periodo di sanzioni ed attendevamo gli apparecchi che dovevano uscire dalla nota industria lombarda appositamente per noi: gli S. 79. Naturalmente non mancavano gli scettici. La conversazione corrente in quei giorni qui a Guidonia fra i miei piloti, costretti nell'attesa dei nuovi aeroplani ad allenarsi con macchine più antiquate, e i piloti di altri Reparti meglio forniti, era pressapoco questa: « quando arrivano i famosi S. 79? ». — Ve ne accorgerete subito perchè vi faremo strabiliare. Vedrete, tutti, i sorci verdi... — Intanto all'estero si cominciava a parlare della famosa gara Nuova York-Parigi e, naturalmente, dopo l'adesione italiana, ci furono i soliti maligni: — Gl'italiani si iscrivono con un apparecchio militare che non potrà fare la gara, eccetera, eccetera. — La risposta dei miei piloti diventò di prammatica: vedranno i sorci verdi...

« Voi sapete il resto; come finì il progetto della Nuova York-Parigi e come i "Sorci Verdi" vinsero la Istres-Damasco... Dopo questo nuovo volo, il significato della nostra insegna risulterà ancor più evidente.. ».

Sicurezza piena sulla riuscita e sicurezza più che giustificata.

* * *

Per comprendere con quanta naturale semplicità e con quale fermezza e decisione l'impresa fu potuta realizzare occorre riportarsi ai precedenti, cioè alla fase di preparazione, nella quale lo spirito volitivo degli uomini tutti fu il lievito vivificatore.

Attilio Biseo, capo della formazione, parlando infatti delle difficoltà tecniche del volo poco prima di lanciarsi con la squadriglia sui cieli del vecchio e del nuovo continente, non potè fare a meno di accennare all'entusiasmo di cui erano pervasi tutti i « Sorci Verdi ». Interesserà perciò rileggere quanto egli scrisse nel « Corriere della Sera » a tale proposito.

« Voglio, prima d'ogni altra cosa, dire che per gli aviatori italiani il volo dei "Sorci Verdi" non rappresenta nulla di molto eccezionale. Il materiale di cui disponiamo, il nostro magnifico addestramento, e soprattutto lo spirito che ha saputo infondere in noi il nostro Capo con la parola e con l'esempio diuturno fanno sì che l'ala fascista sia perfettamente preparata ad imprese come queste.

Il nostro materiale è quello che è: i primati che i nostri apparecchi hanno anche di recente conquistati, e le molte e difficili prove sostenute, sono eloquentissimi. Inutilmente certa stampa straniera si affanna a tentare di svaluarlo, raccogliendo avventati giudizi fra quegli « aviatori da tavolino » che rappresentano una delle più desolanti jatture del nostro tempo. Quando ci si occupa di tecnica aeronautica, bisognerebbe sapersi liberare d'ogni passione faziosa e rinunciare ai preconcetti politici. Occorrerebbe, soprattutto, uscire dalla malafede. Oggi non è più possibile negare che la nuova Italia di Mussolini è all'avanguardia anche nel campo della tecnica aeronautica. Del resto, si può giurare che i primi ad esserne convinti sono proprio coloro che con mille arzigogoli strampalati tentano di negarlo.

In quanto all'addestramento, sono noti i sistemi ra-

zionali in uso nella nostra Aviazione: essi creano legioni di « assi » nella imponente massa dei nostri piloti; e ne fanno testimonianza gli episodi, ormai lontani, della guerra etiopica, e le recenti gesta dell'aviazione legionaria in Spagna. Nel mio reparto viene specialmente curata quella parte dell'addestramento che si riferisce alla navigazione aerea in considerazione della velocità dei mezzi di cui disponiamo, che li fa adatti a lunghi e rapidi voli. La preparazione ad una recente competizione internazionale, che i "Sorci Verdi" hanno vinto in maniera totalitaria, ci fornì un'ottima occasione a questo particolare addestramento. E mi dilungherei volentieri ad illustrare un sistema da noi ideato per il rilevamento del punto a mezzo di osservazioni astronomiche, se non si trattasse d'un argomento scarsamente accessibile al pubblico d'un grande quotidiano.

In quanto allo spirito che anima il nostro personale, mi limiterò a dire che esso costituisce il patrimonio più prezioso degli aviatori italiani, e il dono più bello che essi abbiano ricevuto dal Duce.

Una delle fatiche più ardue è stata la scelta dei tre equipaggi. Non per difetto, ma per estrema abbondanza di uomini idonei. I piloti e gli specialisti che fanno parte del mio reparto si trovano tutti in condizione di compiere simili voli. E del resto l' ottanta per cento del personale dell'Aeronautica italiana può vantare una eguale preparazione, tenendo conto che il restante venti per cento è costituito dai giovani piloti e dagli specialisti usciti dalle scuole nel corso dell'ultimo anno.

Gli equipaggi dei tre apparecchi sono così composti:
1° *apparecchio*: colonnello Attilio Biseo; capitano Amedeo

Paradisi; sottotenente Giovanni Vitalini Sacconi; serg. magg. mot. Ubaldo Ardu; serg. magg. R. T. Giovanni Cubeddu. - 2° *apparecchio*: capitano Antonio Moscatelli; capitano Gori Castellani; maresc. pil. Renato Crucianelli; maresc. R. T. Elio Frusciante; serg. magg. mot. Eugenio Matriciani. - 3° *apparecchio*: tenente Bruno Mussolini; tenente Mancinelli; maresc. mont. Orazio Arata; maresc. mot. Angelo Trizzini; maresc. R. T. Aldo Boveri.

Ho considerato la partecipazione al volo come un premio (occorre dire che i miei uomini non la considerano altrimenti?) ed ho scelto i più meritevoli nelle varie categorie e nei vari gradi. Ecco perchè c'è un equipaggio i cui piloti sono due subalterni, i tenenti Mussolini e Mancinelli, e un altro con due capitani: Moscatelli e Castellani. Il mio secondo pilota è l'ottimo capitano Paradisi, che per la sua mole imponente si è acquistato fra noi il nome di « Gran capitano ».

Negli equipaggi, il sottotenente Vitalini Sacconi rappresenta gli ufficiali piloti di complemento, e il maresciallo Crucianelli i sottufficiali piloti. Gli specialisti sono stati scelti, con la mia approvazione, dai singoli comandanti di apparecchio.

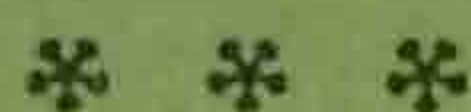
La preparazione del volo è stata compiuta secondo il sistema italiano, che ha ormai le sue norme: meticolosità e pazienza nella messa a punto degli apparecchi e del personale, controllo e prova del materiale, serenità e lucidità nella previsione di ogni eventualità. Si vuole, col nostro metodo, dare alla preparazione un'importanza ancor maggiore che al volo stesso; considerare il volo, insomma, co-

me il semplice epilogo del lavoro compiuto durante la minuziosa preparazione.

Con questo sistema un'impresa, anche se audace, viene liberata da molte delle sue difficoltà. Non da tutte, naturalmente. Fra quelle che restano, una delle maggiori è rappresentata dai decolli con carichi alari sui quali preferisco non far cifre, per non disorientare qualche incauto critico straniero. Altre difficoltà potranno venirci dalla rotta desertica e da quella oceanica, sulle quali non avremo certo abbondanza di riferimenti, dalle condizioni meteorologiche precipue della stagione e delle regioni che sorvoleremo, e infine dalla necessità di lunga permanenza in quota nelle varie tappe.

Nell'America Latina e ai nostri connazionali operosi che vivono laggiù porteremo in volo il saluto dell' Italia nuova, e offriremo nuovi elementi di prova alla dimostrazione fatta dai nostri « cacciatori » del progresso tecnico raggiunto dall'Aviazione fascista.

Non starò a dire l'entusiasmo con cui ci accingiamo all'impresa. La presenza fra noi di Bruno Mussolini ci riempie di orgoglio. Io specialmente ne sono orgoglioso, che ho avuto la soddisfazione di potere in breve tempo affidargli, con la maggiore tranquillità e sicurezza, il comando d'una squadriglia dello Stormo e quello d'uno dei tre apparecchi destinati alla trasvolata atlantica. Bruno li ha pienamente meritati, per quella sua intelligenza, quella sua attitudine e quella capacità d'applicazione che nessuno si sorprenderà di ritrovare nel giovane figlio del Duce ».

* * *

Come si è detto, la preparazione dell'impresa è stata accuratissima. Come fu effettuata nel dettaglio illustrò con precisione il comandante dell'« I-MONI », capitano Moscatelli, in un articolo pubblicato ne « La Stampa ».

« Incaricato di sorvegliare e dirigere i lavori di preparazione degli apparecchi « S.-79 » che parteciperanno al volo Italia-Sud America — aveva detto Moscatelli — il mio compito è stato molto facilitato dal loro perfetto stato di efficienza. La messa a punto è stata solamente limitata a un'accurata verifica di controllo e regolaggio di ogni parte e in modo particolare degli strumenti di navigazione.

Per i motori tipo *Alfa* 126 *N. A.*, che avevano effettuato soltanto trenta ore di funzionamento, non vi è stato bisogno nè di revisione, nè di controllo. Soltanto i correttori automatici sono stati opportunamente graduati in base ai dati richiesti dalla nuova tabella di marcia, differente da quella adottata nella corsa Istres-Damasco-Parigi. Le eliche a passo variabile, che nella corsa furono causa di qualche inconveniente, sono state oggetto di particolare attenzione; il loro circuito elettrico è stato completamente sostituito con altro di produzione nazionale di maggiore garanzia.

Nella radio di bordo sono state apportate alcune modifiche, le quali permettono di ottenere una nota più pura nell'accoppiamento di aereo. Inoltre, allo scopo di migliorare l'altezza efficace dell'aereo ausiliario, è stata modificata la postazione dell'aereo di senso del radiogoniometro.

Pertanto, la stazione A.320 e il radiogoniometro P.63N. dànno sicura garanzia di funzionamento e rappresentano quanto di più perfetto e pratico è stato creato in materia di telecomunicazioni aeronautiche.

I lavori di rifinitura sono stati ultimati con il controllo delle bussole; è stata curata l'iscrizione dei nuovi nominativi e non si è trascurato di porre in speciale risalto i "Sorci Verdi", distintivo portafortuna del XII Stormo.

Nel complesso, gli apparecchi, che hanno già dato una chiara e luminosa dimostrazione delle loro insuperabili qualità nella corsa Istres-Damasco-Parigi, sono in ordine perfetto di volo; ed io sono certo che essi supereranno brillantemente tutte le difficoltà che il volo Italia-Sud America potrà presentare.

I miei compagni di equipaggio sono: il capitano A. A. R. N. Gori Castellani, che ha già avuto occasione di far rifulgere le sue magnifiche doti in numerose competizioni internazionali; il maresciallo A. A. R. N. Renato Crucianelli, che è stato prescelto per le sue qualità professionali a rappresentare la categoria dei sottufficiali piloti; il maresciallo A. A. R. S. Elio Frusciante, che nella crociera del Decennale e nella guerra per la conquista dell'Impero ha dimostrato di essere uno dei nostri migliori radiotelegrafisti; il sergente maggiore A. A. R. S. Eugenio Matriciani, motorista di sicuro affidamento, che ha saputo emergere fra i suoi colleghi di squadriglia per l'opera continua e veramente preziosa.

Mi ritengo ben fortunato di essere stato prescelto fra molti miei colleghi, al pari di me meritevoli, entusiasta come sono di seguire in pattuglia, al di sopra dell'Atlanti-

co, il mio valoroso comandante e il figlio del nostro grande Capo. Spero di non venir meno alla fiducia che in me è stata riposta ».

Nè Moscatelli, nè alcuno degli altri, infatti, mancarono alla fiducia loro accordata.

* * *

Dell'entusiasmo che animava e che ha animato i piloti, della volontà che in essi albergava ed ha albergato per riuscire nell'ardua impresa, della serietà con cui anziani e giovanissimi si sono preparati, è attestato esaurientemente l'articolo dovuto al più giovane di essi, a Bruno Mussolini, scritto per il « Popolo d'Italia » e in esso pubblicato il giorno seguente all'effettuazione della prima tappa. Meglio è riprodurre questo esauriente scritto, che soffermarsi ad esprimere nostri giudizi, i quali, del resto, potrebbero apparire null'altro che superflue espressioni retoriche. E qui sono i fatti che parlano.

Ecco come si espresse il comandante dell'I-BRUN:

« Una delle più grandi ambizioni di ogni pilota sino a qualche anno fa, da quando l'aviazione si è svincolata dai ceppi della limitata capacità di autonomia, è stata quella di attraversare l'Atlantico. Oggi, dopo le numerose trasvolate oceaniche, fra cui brillantissime quelle italiane, il collegamento in volo delle due sponde non è più impresa d'eccezione. Ma per un giovane pilota quale io sono, un volo di così grande portata attraverso rotte che per tanto tempo sono state avvolte da un'aureola d'invincibilità ed hanno conosciuto tanta gloria e tanti sacrifici, mi entu-

siasma e mi attira. Tanto più che abbiamo fiducia di compiere quest'impresa con ottime caratteristiche tecniche. La passione dell'aviatore è perennemente alimentata da un istinto di superamento e di progresso.

Un altro aspetto che rende attraente per me questo lungo volo è appunto nella sua vastità. I territori che sorvoleremo mi sono del tutto ignoti. Per ora ho di essi nella mente soltanto l'arido tracciato delle tante carte geografiche che ho consultato nella preparazione della rotta. Il percorso di questi 10.000 chilometri che contiamo di trasvolare in un tempo molto breve, non offrirà di certo, nel senso comune della parola, paesaggi d'incanto; gran parte della prima tappa, a cui noi diamo grande importanza agli effetti della riuscita del nostro programma, è desertica ed assolutamente nuda; la seconda parte, se la visibilità sarà favorevole, presenterà un enorme specchio grigio azzurro: l'Oceano. Ma il paesaggio per il pilota non è fatto di elementi di bellezza convenzionale, ma di un'infinità di piccoli particolari che, venendo dall'esterno a contatto coi manometri e cogli strumenti di navigazione e con tutti i congegni della macchina, si fondono, in quel clima particolare della cabina di un apparecchio in volo, con gli stati d'animo più suggestivi. La zona più bella e naturalmente quella che guarderemo con maggiore gioia dopo averla raggiunta attraverso uno sforzo non lieve, sarà quella della costa dell'America Latina.

La responsabilità che mi è stata affidata col comando di uno degli apparecchi dei « Sorci Verdi » in questa crociera, mentre mi ha riempito d'orgoglio, mi ha incitato a dedicarmi con la più severa attenzione al lavoro prepara-

torio dell'impresa. L'allenamento lo avevo già acquisito attraverso i numerosi voli compiuti per servizio o per imprese speciali coi « Sorci Verdi » di cui ho il vanto di far parte sino dalla loro costituzione. Ma non è soltanto con il semplice allenamento che ci si prepara a voli di così vasto raggio. Nella mia qualità di comandante di apparecchio ho personalmente curato la messa a punto di tutti i congegni della macchina di cui sono il responsabile e in particolar modo mi sono addestrato ai decolli con fortissimi carichi alari. Uno studio particolrmente intenso hanno richiesto, benchè semplificati, gli strumenti ed i sistemi di navigazione astronomica che abbiamo adottato per garantire la nostra navigazione. Ho dedicato ad essi la più attenta cura perchè dipenderà appunto dalla condotta della navigazione il successo del nostro volo.

L'apparecchio che utilizziamo è già un veterano delle glorie aviatorie e di esso nessun segreto oramai ci è più ignoto. Le sue eccezionali qualità di volo mi dànno completa sicurezza. Fra gli esperimenti compiuti ricorderò qui uno dei più notevoli: la perfetta tenuta della linea di volo con un peso totale di 10.000 chilogrammi con due soli motori in moto e la possibilità di tener l'aria, diminuito il peso del carburante a mezzo di uno speciale comando di scarico, anche con un motore soltanto.

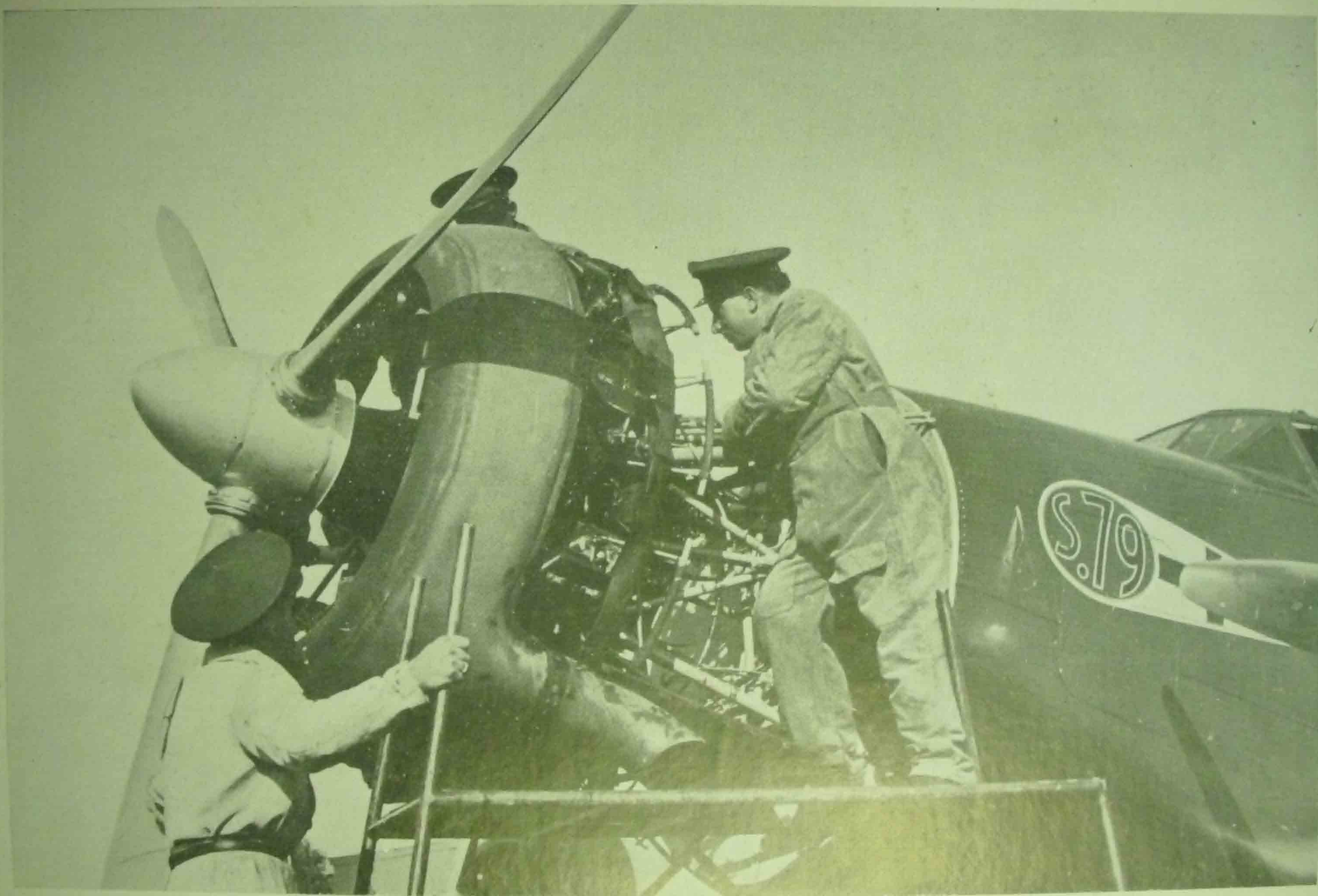
Mi è stato prezioso collaboratore nel periodo della preparazione il tenente Mancinelli, che è mio secondo pilota a bordo dell'*I-BRUN*. E' un ottimo compagno, giovanissimo anch'egli, ed è entusiasta quanto me di compiere questo volo. Sarà con noi anche il tenente Vitalini a cui sono legato dal più amicale cameratismo. Abbiamo

conseguito il primo brevetto di pilota assieme ed abbiamo combattuto vicini in Africa.

Abbiamo scelto assieme, secondo il desiderio dello stesso Comandante Biseo, gli specializzati che divideranno con noi la fatica e la gioia dell'impresa. Essi sono: il maresciallo Arata, montatore espertissimo ed appassionato dell'aviazione tanto da aver conseguito or non è molto il brevetto civile di pilota per suo conto, il maresciallo Trezzini, motorista, il quale è già stato nel mio Gruppo in Africa Orientale e quindi ho già avuto modo di apprezzare in voli particolarmente difficili e il maresciallo Bove, radiotelegrafista, già « Atlantico » per aver partecipato alla Crociera del Decennale con le stesse mansioni ».

Fu proprio volontà di superamento quella che animò gl'intrepidi volatori. Ed essa non poteva che portare alla meta ambita. Così fu.

IL VOLO SUPERBO
E LE ACCOGLIENZE TRIONFALI

Bruno Mussolini al suo posto di pilotaggio sul « Savoia Marchetti 79 » I-BRUN.

Visione di un motore Alfa-Romeo 126 con tutte le sue installazioni ed il robusto e ben sagomato collettore dei gas di scarico.

Il giorno 24 gennaio dell'Anno XVI rimarrà scritto a caratteri indelebili nel gran libro che documenta la fulgida storia dell'ala fascista: fu, infatti, nella mattinata del 24 gennaio che la squadriglia dei « Sorci Verdi » spiccò il volo da Guidonia, la città aeronautica voluta dal Duce, la quale, col suo nome, ricorda una delle figure più care ai volatori d'Italia.

Il comunicato, diramato nella stessa giornata, così dava notizia dell'avvenuta partenza e del compimento del primo spettacoloso balzo da Roma a Dakar:

« Questa mattina alle ore 7,28 i tre apparecchi S.-79 « I.-BISE », « I-MONI », « I-BRUN » hanno decollato dall'aeroporto di Guidonia diretti a Dakar, prima tappa del noto volo Italia-America del Sud.

Alle ore 8,30 gli apparecchi segnalavano la loro posizione al traverso di Capo Carbonara (Sardegna) e alle ore 9,15 circa sorvolavano Bona iniziando la traversata dei massicci dell'Atlante Sahariano.

Alle ore 11,30 il Capo della formazione comunicava d'aver leggermente modificato la rotta prevista accostando verso nord. Alle ore 13,30 gli apparecchi segnalavano forte vento con nubi di sabbia e alle 15,30 comunicavano di essere in vista dell'Atlantico all'altezza di Villa Cisneros.

Alle ore 16,30 davano il punto all'altezza di Port Etienne e alle 17,45 all'altezza di San Louis.

L'atterraggio a Dakar si effettuava regolarmente alle ore 18,15.

Tutta la navigazione si è svolta ad una quota oscillante fra i 4000 e i 5000 metri. Gli apparecchi si sono mantenuti costantemente in collegamento con la radio di Guidonia.

Il percorso effettivo compiuto dagli apparecchi è stato di oltre 4500 km. e la velocità media realizzata è stata di circa 420 chilometri l'ora ».

La squadriglia dei « Sorci verdi » era, dunque, composta di tre S.-79, i cui equipaggi erano così formati:

Capopattuglia « I-BISE ». Comandante colonn. A. Biseo, capitano pilota A. Paradisi, sottotenente pilota G. Vitalini Sacconi, sergente maggiore radiotelegrafista Cubeddu, sergente maggiore motorista Ardù.

2. apparecchio « I-BRUN »: Comandante tenente pilota Bruno Mussolini, tenente pilota R. Mancinelli, maresciallo radiotelegrafista Boveri, maresciallo montatore Arata, maresciallo motorista Trezzini.

3. apparecchio « I-NINO »: Comandante capitano pilota Nino Moscatelli, capitano pilota Castellani Gori, maresciallo pilota Lucianelli, maresciallo radiotelegrafista Frusciante, serg. magg. motorista Matriciani.

Di questo manipolo di ardimentosi diremo adeguatamente più oltre e di ciascuno dei piloti tracceremo il profilo rievocandone le belle gesta in precedenza compiute. Intanto, prima di soffermarci sui particolari del volo, è bene averne presenti i nomi perchè è alla valentia, alla pe-

rizia e all'audacia di questi uomini che si deve il nuovo lauro conquistato dalle perfette macchine alate uscite dalle attrezzate officine dell'Italia di Mussolini.

* * *

In 10 ore e 47 minuti i « Sorci verdi » si erano portati, in perfetta formazione di squadriglia, dall'Urbe alla capitale dell'Africa Occidentale Francese, superando il Mediterraneo, la catena dell'Atlante, le avverse distese desertiche del Sahara ed il litorale africano d'occidente, compiendo cioè un volo d'eccezione a velocità di primato.

Gli S.79 decollarono a tre minuti l'uno dall'altro: alle 7,22 il primo, alle 7,25 il secondo, alle 7,28 il terzo. Compostisi in formazione gli apparecchi diressero a sud per i 4500 km. della tappa Roma-Dakar.

L'aeroporto di Guidonia stabilì subito il collegamento radio con il capo squadriglia, collegamento che mantenne per tutta la durata del volo, per mezzo della stazione radio di Montecelio.

Dopo le prime tre ore Biseo poteva comunicare che il volo si svolgeva alla velocità media di oltre quattrocento chilometri, che la formazione si manteneva a circa quattromila metri di altezza e che il volo procedeva regolarmente in un cielo sereno, con visibilità buona.

Il volo si svolse nella parte centrale a notevole altezza: fu per molto tempo mantenuta la quota dei 4000 metri. L'andamento fu sempre regolare ed i tre apparecchi « marciarono » in perfetta formazione segnalando pe-

riodicamente, agli appuntamenti orari stabiliti, la condotta di volo. Alle ore dieci il Mediterraneo era sorvolato. Alle ore 14 gli apparecchi si trovavano già a circa 300 chilometri a sud di Marrakesch.

La regolarità del volo confermava già a quell'ora la previsione che la squadriglia avrebbe atterrato a Dakar tra le 18 e le 19 italiane.

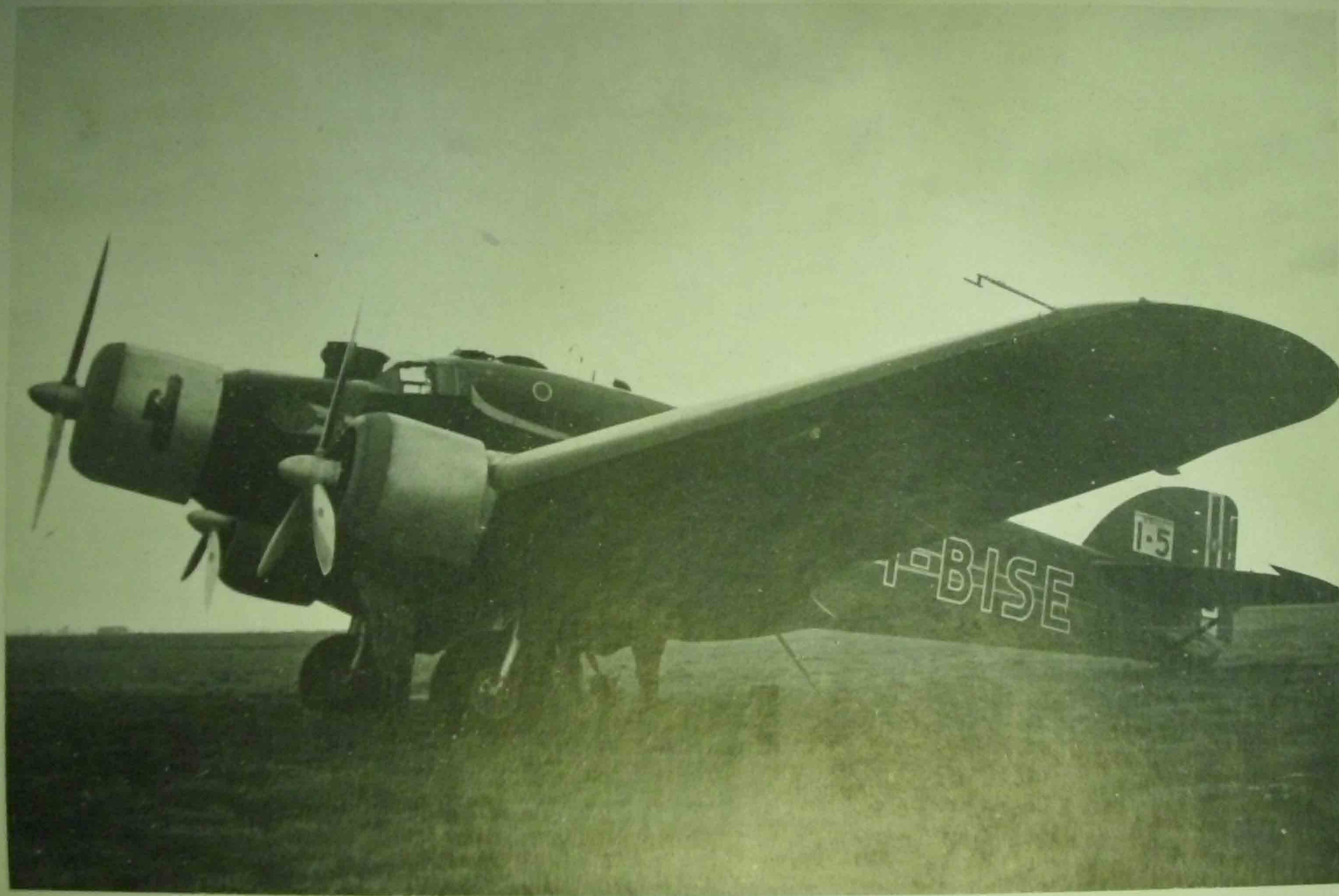
Poco dopo, Rio de Oro, la colonia spagnola, era in vista, e con essa la costa atlantica, e a due ore da Marrakesch, Villa Cisneros era raggiunta: velocità, quindi, di 400 km. all'incirca. Alle ore 16 italiane il volo proseguiva verso sud alla quota di 4300 metri: la visibilità però diveniva mediocre causa la sabbia sospesa nell'atmosfera, fenomeno tutt'altro che raro nel cielo d'Africa. Tuttavia i « Sorci Verdi » procedevano regolarmente e il « tutto bene a bordo » veniva ripetuto sistematicamente.

Dalla zona spagnola la squadriglia passava all'Africa Occidentale Francese, seguendo sempre la costa atlantica della Mauritania, prora diritta su Dakar, punta avanzata del Senegal nell'Oceano.

La regolarità del volo si mantenne costante fino alla fine: alle ore 18 italiane la squadriglia avvistava Dakar.

Alle 18,15 infatti i tre apparecchi atterravano in perfette condizioni.

Fu un volo superbo, compiuto a tempo di primato, sebbene non fosse stato iniziato con recondite ambizioni di conseguire primati. Fu un volo arduo, durante il quale la fatica fu aspra. A questa fatica gli equipaggi si erano scrupolosamente preparati: lo abbiamo ricordato, ma qui è op-

L'equipaggio dell'apparecchio capo-pattuglia I-BISE. Da sinistra a destra: Serg. magg. Cubeddu Giovanni, radiotelegrafista; S. Ten. Vitaliano Sacconi, pilota; Col. Biseo Attilio, pilota; Cap. Paradisi Amedeo, pilota; Serg. magg. Ardu Ubaldo, motorista.

Il « Savoia Marchetti 79 » del Colonnello Biseo, dinamico capo dei « Sorci verdi ».

portuno riferire un po' di cronaca sulle ore che precedettero immediatamente l'inizio del volo.

La notte precedente la partenza a Montecelio nessuno dormì, di certo. Alle quattro il campo era già illuminato a giorno; potenti fotoelettriche scavavano oasi candidissime nella coltre spessa della notte, e in questa luce vividissima, quasi medianica, si muovevano e s'agitavano ombre grandi e piccole, mastodontici aeroplani e autocarri e trattori e avieri e motoristi intenti a trasportare delicatamente i tre rossoverdi trimotori dal capannone alla pista in cemento, esistente a uno dei margini del campo, pista che già lanciò verso la vittoria altre ali gloriose. La partenza da tale pista, che ha una sensibile pendenza, è necessaria quando si tratta di aeroplani sì grossi caricati pressochè al limite massimo, per i quali il decollo è sempre molto difficile.

I preparativi per la partenza furono rapidi quanto suggestivi. I componenti gli equipaggi erano giunti assai per tempo, ciascuno volendo personalmente assistere anche al trasporto degli apparecchi fino alla linea di volo. Essi vestivano l'abito borghese sotto la combinazione di volo foderata di pelo di cammello, e indossavano calzari foderati d'agnellino e cappuccio in testa per difendersi dal freddo dell'alta quota particolarmente intenso nella prima parte del volo, e certo logorante a causa della lunghissima permanenza ai comandi. Bruno Mussolini aveva in testa un cappelluccio alla tirolese, mentre il cap. Gori Castellani sfoggiava un autentico candido casco tropicale. Sul volto d'ognuno si leggeva, con la maschia certezza di affrontare perfettamente preparati la dura prova, la gioia e l'entu-

siasmo per l'impresa della offerta al loro desiderio di osare. Tutti gli altri ufficiali di Guidonia li circondavano cameratescamente.

Il Sottosegretario all'Aeronautica, generale Valle, porse il saluto agli equipaggi presentatigli dal colonnello Biseo. Nessun discorso, nessuna cerimonia, come si conveniva al carattere militare e fascista della impresa; il Saluto al Re e il Saluto al Duce, ordinati dal generale Valle, dettero un carattere di particolare solennità e suggestione al momento eroico, e quindi gli uomini montarono a bordo dei rispettivi aeroplani, e lo scoppiettare caratteristico dei motocompressori dette il « là » al poderoso rombare dei nove motori quasi contemporaneamente prontamente avviati.

E mentre il cielo si tingeva di rosa il primo aeroplano, l'« I-BISE », spinse i motori al massimo, acquistò velocità e in qualche decina di metri si staccò da terra. Lo seguì, con la stessa regolarità e solerzia, l'« I-MONI » e quindi, subito dopo, l'apparecchio « I.-BRUN ». Qualche minuto dopo i tre punti neri, in fila indiana, si confondevano con la linea dell'orizzonte.

Come la partenza era stata improntata alla semplice e pur potente espressione del vivere fascista, così il volo ebbe tutte le caratteristiche della semplicità. Verso i formidabili ostacoli la squadriglia dei « Sorci Verdi » andò con ferma decisione e con la volontà ferrea di conseguire il successo.

A differenza di tutti gli « atlantici » loro predecessori, i « Sorci Verdi » rinunciarono all'itinerario di sicurezza che da Gibilterra scende fino a Bathurst o a Dakar, per

affrontare, invece, il continente nero nelle sue più inospitali regioni, allo scopo di abbreviare il percorso tra l'Italia e l'America latina.

La tappa africana fu molto ardua, oltrechè lunga, a cagione delle condizioni meteorologiche influenzate dal Sahara e importò grande sapienza navigatrice. Non vi erano che due stazioni — El Golea e Atar — che potevano dare ai volatori ragguagli radiogoniometrici; per duemila chilometri essi si sono serviti delle vaghe indicazioni delle carovaniere e sopratutto dei rilievi astronomici per i quali il capopattuglia aveva escogitato un mezzo semplice e pratico.

La prima fase del loro volo segnò un vero trionfo. Per 4500 chilometri essi riuscirono a mantenere una media di 420 all'ora con macchine di serie da circa un triennio impiegate nei reparti dell'Armata aerea e che al momento del decollo da Guidonia avevano un carico alare di ben 220 chilogrammi per metro quadrato.

E le difficoltà della tappa sahariana si manifestarono in tutta la loro imponenza. Pur volando ad una quota superiore ai 4000 metri, la visibilità non risultò perfetta. Tutt'altro: il pulviscolo sabbioso, in sospensione nell'atmosfera, la tolse per lunghi tratti e rese necessaria la modificazione della rotta costringendo ad allungarla di non poco.

Ma la squadriglia vinse baldamente le avversità e, volando rapida e sicura, attraversò latitudinalmente il deserto del Sud Algerino e del Sud Marocchino, raggiunse la costa atlantica e la sorvolò, attraversando le regioni desertiche, scendendo sicura fino alla prima mèta.

Vediamo ora come si svolse la navigazione durante questa prima tappa.

La traversata del Mediterraneo fu compiuta in condizioni meteorologiche ottime; quella delle montagne dell'Atlante non presentò nessuna difficoltà. Soltanto quando gli apparecchi si spinsero sul Sahara incontrarono un fortissimo vento contrario che sollevava la sabbia del deserto.

Il colonnello Biseo, ottimo navigatore, decise di modificare la rotta, tenendosi un po' più al nord di quanto avesse dapprima stabilito. E la marcia meravigliosa degli apparecchi, la sorprendente media raggiunta e il magnifico atterraggio a Dakar dimostrarono l'abilità e la saggezza della sua condotta.

Questa impresa costituì davvero un nuovo impressionante collaudo di uomini, oltre che di materiale. Era la prima volta che una impresa del genere veniva affrontata con apparecchi terrestri, se si esclude la traversata atlantica compiuta da Ferrarin e Del Prete. E specialmente la rotta di questa tappa, comprendente circa tremila chilometri sul grande deserto africano, presentava difficoltà tanto più considerevoli in quanto nessun attrezzamento speciale era stato organizzato per l'assistenza agli apparecchi e agli equipaggi lungo la rotta e agli aeroporti di tappa; e l'averla compiuta con tanta regolarità e tanta rapidità su aeroplani da bombardamento di normale dotazione ai reparti della nostra Aeronautica ha costituito affermazione brillantissima.

Il trimotore « S. 79 », ormai in servizio da circa tre anni, ha dimostrato di conservare una netta superiorità di

caratteristiche di volo nei confronti degli apparecchi stranieri similari, anche di quelli progettati in epoche posteriori.

A dire con quale animo gli uomini abbiano condotto l'impresa, con quale abilità abbiano guidato il fulmineo volo dei loro trimotori, con quale spirito abbiano affrontato le difficoltà della rotta, nulla può meglio servire dei radiogrammi stessi dei piloti che nella loro concisa dizione riferiscono circa gli episodi salienti del volo.

Alle ore 12 l'I-BISE trasmetteva: « Abbiamo lasciato alle nostre spalle Ksabi e Ber Adrar ultimi aeroporti del deserto e puntiamo sulla costa. Le nostre radio funzionano ottimamente permettendoci di rimanere in contatto con Guidonia. Il vento si è fatto impetuosissimo - *Biseo* ».

Due ore più tardi era l'I-BRUN a telegrafare: « Voliamo in pieno deserto. La visibilità si è fatta sempre più scarsa, ma la nostra rotta procede sicura. Ci sono riusciti utilissimi gli stumenti di rilevamento astronomico che abbiamo portato con noi. I motori funzionano in modo perfetto. Teniamo una velocità altissima nonostante il forte vento di fianco e in alcuni punti nettamente contrario. Insomma siamo contenti del modo con cui il volo ha proceduto finora. Abbiamo fatto colazione e non senza appetito in vista delle vette grandiose del grande Atlante. Se tutto continua così fra circa tre ore saremo a Dakar. — *Bruno Mussolini* ».

Da bordo dell'I-BISE, ore 17,45: « Fra 30 minuti atterremo a Dakar. Siamo in vista della costa all'altezza di Saint Louis. La visibilità è ritornata pressochè normale

ma l'orizzonte è ancora offuscato dalle sabbie in sospensione, che raggiungono quote elevatissime e in alcuni punti superano i cinquemila metri. Sotto il sole equatoriale questo pulviscolo illuminato da bagliori rossastri e riflette le sagome dei nostri apparecchi che mantengono la formazione assunta alla partenza. L'I-BRUN è alla mia destra, l'I-MONI alla mia sinistra. In complesso il volo è stato buono, malgrado il vento fortissimo. L'orizzonte era chiarissimo sul Mediterraneo che abbiamo lasciato dopo meno di un'ora e cinquanta di volo. Abbiamo affrontato le pendici estreme della catena dell'Atlante sulla direttrice di Bona alla quota di quattromila metri, iniziando la trasvolata del Sahara. Qui la visibilità ha cominciato ad attenuarsi a causa delle nebbie sospese nell'atmosfera le quali sono diventate sempre più opache. Ciò ci ha indotto a poggiare la nostra rotta sul nord parallelamente alla catena dell'Atlante. Il nostro allenamento e la perfetta strumentazione degli apparecchi ci hanno permesso di affrontare senza alcuna difficoltà queste condizioni meteorologiche che del resto sono abbastanza frequenti sul deserto in questa stagione. Il collegamento con i miei apparecchi è stato continuo e regolarissimo — *Biseo* ».

« I-BRUN, ore 17,50. Siamo in vista di Dakar, le cui bianche case sono illuminate dalle luci del tramonto. Dopo il lungo volo sul deserto abbiamo finalmente riposato gli occhi sulla vegetazione delle oasi costiere e sul mare. Nè io nè i miei compagni di equipaggio siamo stanchi. Tanto meno lo saranno gli equipaggi degli altri apparecchi che sono allenatissimi ai lunghi voli. Fra poco tireremo le somme esatte ma sin da ora possiamo comu-

nicare che la nostra velocità ha raggiunto, nonostante la deviazione consigliata dalle condizioni atmosferiche, la media di oltre 400 orari. — *Bruno Mussolini.*

* * *

La sosta a Dakar fu di brevissima durata, giusto il tempo necessario per prendere fiato. Infatti l'indomani del primo balzo, nella mattinata, i « Sorci Verdi » si levarono in volo da Dakar per la tappa oceanica, e la portarono a compimento in modo superbo.

Nella stessa giornata del 25 un comunicato « Stefani » recò la notizia magnifica: l'Atlantico era stato sorvolato dalla squadriglia e due dei tre apparecchi avevano raggiunto direttamente Rio de Janeiro senza scali intermedi. Ma lasciamo parlare il comunicato ufficiale.

« Questa mattina alle ore 9.10 (ora italiana) gli apparecchi « S. 79 » I-BISE, I-MONI e I-BRUN sono partiti da Dakar diretti a Rio de Janeiro.

La navigazione, che si è svolta ad una quota media di 3800 metri, è stata disturbata nella zona centrale dell'Atlantico da temporali e da venti contrari.

Alle ore 17.30 gli apparecchi I-BISE e I-BRUN, avvistavano le coste brasiliane e proseguivano verso Rio de Janeiro ove giungevano alle 22.45.

L'apparecchio I-MONI, invece, per sopravvenuta avaria ad un'elica che lo costringeva a navigare con due motori per quasi tutta la traversata, in seguito ad ordini del capo della formazione dirigeva su Natal ove atterrava alle ore 19.19.

Gli apparecchi I-BISE e I-BRUN hanno compiuto un percorso effettivo di oltre 5350 chilometri in ore 13.35, ad una velocità media di km. 393. Il collegamento Roma-Rio de Janeiro si è svolto quindi nel giro di 30.17 ore, con ore 24.20 di volo effettivo su un percorso di circa 10.000 chilometri.

Durante tutta la navigazione gli apparecchi si sono mantenuti in collegamento con le stazioni radio delle coste atlantiche e con quella di Guidonia.

L'I-MONI proseguirà per Rio de Janeiro nella mattinata di domani ».

L'ala fascista aveva dunque dominato un'altra volta l'Atlantico e, per di più, a velocità di primato, in formazione, con normali apparecchi in dotazione ai reparti della R. Aeronautica.

A tempo di primato i « Sorci Verdi » avevano collegato in due sole tappe tre Continenti, trasvolando il deserto e l'Oceano. Questa nuova grande vittoria dell'ala fascista, che assumeva uno splendore incomparabile per i tempi segnati e per le condizioni in cui il volo si era svolto, aveva fatto impallidire ogni impresa precedente.

Prima, le cosiddette « sabbie sospese » avevano invano ostacolato il volo sul grande deserto. Nella seconda tappa la tempesta non aveva costituito un impedimento alla trasvolata dell'Atlantico. Neppure l'inconveniente verificatosi poco dopo la partenza da Dakar a una delle eliche dell'I.-MONI impedì a Moscatelli e al suo valoroso equipaggio di portare il loro apparecchio di là dall'Oceano attraverso la vasta zona tempestosa ove occorreva navigare alla cieca affidandosi agli strumenti e all'istinto.

L'equipaggio dell'apparecchio I-BRUN. Da sinistra a destra: Maresc. montatore Arata Orazio; Maresc. motorista Trezzini Angelo; Tenente pilota Bruno Mussolini; Tenente pilota Mancinelli Renato; Maresciallo R.T. Boveri Aldo.

Il « Savoia Marchetti 79 » di Bruno Mussolini.

Ma raggiunta la costa brasiliana, che formava l'immediata mèta di questa eccezionale crociera, l' I-MONI discese sull'aeroporto di Natal, mentre gli apparecchi guidati dal colonnello Biseo e dal tenente Bruno Mussolini proseguivano verso la Capitale della Repubblica amica, dove giungevano dopo 13.55 ore di volo.

Vogliamo ricordare che l'ultima impresa transatlantica francese, compiuta dopo la Istres-Damasco-Parigi, quasi a conforto delle vociferazioni con cui si tentò di svalutare le qualità dell'apparecchio vittorioso nella gara internazionale mettendone in dubbio la capacità di vasta autonomia, fu il volo Parigi-Santiago svolto dal pilota Codos in quattro tappe, a una velocità media di 260 km. orari.

L'impresa italiana dimostrava ancora una volta l'eccellenza del nostro personale e del nostro materiale: illuminava di viva luce le qualità tecniche dei nostri piloti e ancora meglio lo spirito che li ha animati.

A chi lo meritava, Biseo, Bruno Mussolini e Moscatelli, hanno fatto « vedere i sorci verdi », ancora una volta, e in una maniera — si vuol credere — definitiva.

* * *

Ma nel ricordare il balzo oceanico dei tre « S. 79 » è meglio riferirci alla cronaca dettagliata e riprodurre il diario di bordo della squadriglia.

Anche durante la seconda tappa del volo Italia-Brasile la squadriglia dei « Sorci verdi » mantenne costante collegamento radiotelegrafico con Roma. In certi momenti le perturbazioni atmosferiche e l'intensità delle comu-

nicazioni radiotelegrafiche ostacolarono tali collegamenti; alcuni messaggi furono ritrasmessi, così che, alla fine, tutti pervennero a Roma integrali e perfettamente chiari.

Attraverso tali messaggi è possibile avere la ricostruzione scheletrica, ma viva ed emozionante, della superba trasvolata in tutte le sue fasi.

Non si può dire che i « Sorci Verdi » abbiano incontrato sull'Oceano condizioni ideali di volo; essi furono ostacolati dapprima da una forte deriva e poi da un violento temporale, che accompagnò i trasvolatori per oltre tre ore, fra bagliori e scariche; infine, l'apparecchio di Moscatelli, in partenza, aveva avuto un'avaria a un'elica. Ma, come si è visto nei messaggi trasmessi, i comandanti dei tre apparecchi non drammatizzarono minimamente tali avversità, che entravano nel normale delle loro previsioni, e alle quali erano perfettamente preparati.

Per alcune ore essi volarono alla cieca fra densi nembi temporaleschi, affidandosi soltanto alla guida degli strumenti di bordo. Tornati a cielo sereno i tre apparecchi si trovarono vicini sulla giusta rotta; un po' distanziato quello di Moscatelli per l'inconveniente di cui si è già detto. Ma, malgrado che fosse costretto a marciare a due motori — e la sua impresa strappò a Bruno Mussolini parole di viva ammirazione — Moscatelli riuscì a mantenere il contatto coi compagni, sicchè la squadriglia intera potè compiere la trasvolata oceanica.

A Natal Moscatelli atterrò, avendo a bordo ancora 3500 litri di benzina; ciò dimostra che un « S. 79 » può trasvolare l'Atlantico con un carico utile di oltre tremila

chilogrammi che può essere costituito da passeggeri, posta, merci varie.

La sobrietà dei messaggi conferma una volta ancora lo stile schiettamente fascista e militare di questa impresa, della quale i protagonisti dettero notizie scheletriche, come se avessero fatto il rapporto di una normale esercitazione. Ma la verità è che essi compirono una gesta sorprendente, senza precedenti nella storia dell'aviazione mondiale, per la regolarità di marcia e la velocità da primato che seppero mantenere anche nella tappa oceanica che supera i 5300 km.

Il Sottosegretario all'Aeronautica, man mano che giungevano i messaggi, li trasmetteva al Duce che seguì con costante appassionato interesse lo svolgimento del volo e che, al termine vittorioso dell'impresa, inviò un vibrante elogio agli equipaggi.

E questo elogio, che riproduciamo più oltre, fu il premio più ambìto per gli aviatori fascisti dei « Sorci verdi ».

La cronaca del loro magnifico volo, che ha avuto così spesso momenti emozionanti, è descritta dai radiogrammi emessi dagli apparecchi stessi e da qualche stazione che si trovava sulla loro rotta: Riproduciamoli.

« I-BISE ore 9.50 italiane. Decollo perfetto alle 9.10 sulla pista di Dakar ove erasi adunata molta folla. Vento sensibile di prua. Ho dato ordine di prendere quota 3600. L'I-BRUN mi è a lato, l'I-MONI segue. Le previsioni meteorologiche sono discrete. Vi è incertezza soltanto circa le condizioni della zona sotto l'Equatore — *Biseo* ».

« I-BRUN ore 10.25. Navighiamo sull'Oceano a 3700 metri. L'orizzonte è brumoso. Manteniamo la for-

mazione di partenza vicino a I-BISE. I-MONI segue — *Bruno Mussolini* ».

« I-BRUN ore 11. L'orizzonte a sud-ovest si è oscurato. Sentiamo pochissimo Guidonia. Siamo in continua comunicazione con le stazioni della costa africana. Ho lasciato poco fa il pilotaggio a Mancinelli per eseguire un rilevamento col sestante dalla torretta della fusoliera. Siamo perfettamente sulla rotta nonostante la forte deriva — *Bruno Mussolini* ».

« I-BISE ore 12.30. Siamo sui confini d'una vasta zona temporalesca. Ordino di prender quota per affrontare sulla cresta l'imponente banco di cumuli-nembi che ci sbarra la strada. Prevedo che le condizioni peggioreranno e che dovremo buttarci dentro al temporale. L'I-BRUN è sempre in vista. L'I-MONI segue. Sono tranquillo per qualunque evenienza. Ambedue gli equipaggi sono allenatissimi al volo alla cieca. Radio Guidonia si sente a sbalzi, tra disturbi. Anche i rilevamenti radiogoniometrici sono difficili. Eseguirò, prima di perdere la visione del sole, il punto col sestante. Poi prevedo che per un pezzo il sestante ci sarà inutile. Il tenente Mussolini mi comunica che a bordo dell'I-BRUN tutto procede benissimo. Bruno, che durante lo scalo a Dakar ha voluto sorvegliare personalmente il rifornimento del suo apparecchio, era stamane pieno di entusiasmo e d'ansia di ripartire — *Biseo* ».

« I-BISE ore 13.15. Siamo nel centro della zona temporalesca. Teniamo il goniometro con le stazioni della costa africana. La visibilità è minima. Il ballo è violentissimo. Soltanto a intervalli nelle schiarite mi riesce di scorgere l'I-BRUN. Dò ordine al tenente Mussolini di distan-

L'equipaggio dell'apparecchio I-MONI. Da sinistra a destra: Serg. magg. motorista Matriciani Eugenio; Maresc. pilota Crucianelli Renato; Capitano pilota Moscatelli Nino; Capitano pilota Castellani Gori; Maresc. R.T. Frusciante Elia.

Visione stupenda degli astri delle eliche balenanti sotto la piena potenza dei tre perfettissimi motori « *Alfa Romeo 126* ».

ziarsi. L'I-MONI, che ci segue a qualche distanza, accusa inconvenienti a un'elica. Il temporale è davvero violento. Procediamo tra frequenti scariche elettriche che illuminano fantasticamente la cabina — *Biseo* ».

« I-BRUN, ore 14.14. Traversiamo la zona più densa della formazione temporalesca. Visibilità nulla. Navighiamo con gli strumenti. Il comandante ha ordinato di diminuire la quota — *Bruno Mussolini* ».

« I-BISE, ore 16.6. Usciti nel bel tempo. I-BRUN mi è subito venuto in vista. I-MONI è ancora nel temporale. Abbiamo ripreso i collegamenti con varie stazioni e anche con Fernando de Noronha, su cui ci dirigiamo. Contiamo di giungervi tra un'ora — *Biseo* ».

« I-BRUN, ore 16.59. Dopo aver compiuto a quota ridotta un giro sull'isola Fernando de Noronha, ove abbiamo scorto gruppi di popolazione sulle alture e sulle terrazze, dirigiamo per 255 gradi magnetici verso la costa. Moscatelli non è lontano nonostante l'inconveniente alla elica. Il suo volo è magnifico date le condizioni nelle quali si svolge — *Bruno Mussolini* ».

« I-MONI, ore 17.10. Sono costretto a marciare con due soli motori. L'apparecchio tuttavia vola a ottima andatura — *Moscatelli* ».

« I-BISE, ore 17.29. Siamo in vista della costa brasiliana. I-MONI segue. Gli ho dato ordine di atterrare a Natal — *Biseo* ».

« I-BISE, ore 17.30. Al generale Longo, Rio de Janeiro: Entrando nelle acque territoriali brasiliane prego presentare alle autorità e al popolo il nostro saluto — *Biseo* ».

« I-MONI, ore 18. Presi ordini dal comandante dirigo verso Natal per atterrare causa avaria all'elica. Abbiamo a bordo ancora quasi 3500 litri di benzina — *Moscatelli* ».

« I-BRUN, ore 18.30. La costa rocciosa, frastagliatissima, rotta da estuari frequenti, ci è venuta incontro luminosa di sole. Voliamo ora all'altezza di Maceio, a sud di Pernambuco. Sotto di noi è un lungo ricamo di isolotti. Il volo procede benissimo nell'atmosfera ritornata finalmente limpida e serena — *Bruno Mussolini* ».

« I-BISE, ore 19.12. Moscatelli mi comunica di aver atterrato regolarmente a Natal. Gli trasmetto il mio compiacimento entusiasta per la magnifica prova. Con due soli motori efficienti la trasvolata di 3200 chilometri d'Oceano nelle condizioni atmosferiche che abbiamo incontrate rappresenta un'ottima conferma delle qualità del materiale e riprova la perizia dei piloti italiani — *Biseo* ».

« I-BRUN, ore 21. Sorvoliamo Bahia, tutta bianca circondata di boschi. Il nostro volo ha quell'andamento regolare che era previsto — *Bruno Mussolini* ».

« I-BISE, ore 21.35. Al traverso di Barra do Rio Noce intravediamo la zona di Caravellas, ove pochi giorni or sono il valorosissimo Stoppani ha ammarato dopo il suo magnifico volo primato. Telegrafiamo al gen. Valle il nostro saluto riconoscente — *Biseo* ».

« I-BRUN, ore 22. Ricevo da papà un telegramma che mi colma di gioia. Siamo a poca distanza dalla mèta. Il volo procede in modo perfetto — *Bruno Mussolini* ».

« I-BISE, ore 22.43 (ora locale 18.43). Siamo sulla

baia di Rio de Janeiro. Lo specchio d'acqua illuminato dal sole è bellissimo. Puntiamo su Pao de Azucar. Voliamo vicini. Ordino che vengano ritirati gli aerei della radio per disporsi all'atterraggio — *Biseo* ».

Stile semplice, lapidario, sempre. Stile di uomini di azione. Stile prettamente fascista.

Questi uomini d'eccezione la capitale brasiliana li accolse con gli onori del trionfo.

* * *

Particolarmente difficoltoso, come si è detto, fu il volo di Moscatelli, il quale, con due soli motori efficienti, attraversò l'Atlantico scendendo a Natal alle 19,20, mentre gli apparecchi pilotati da Biseo e da Bruno Mussolini proseguirono veloci verso il sud.

Il capitano Moscatelli, appena atterrato a Natal, fece la seguente dichiarazione:

« Sono veramente dispiaciuto di non aver potuto continuare la rotta fino a Rio de Janeiro insieme con gli altri due apparecchi. Il mio apparecchio I-MONI, partito come gli altri da Daakr con un carico di 13.500 chilogrammi, ha dovuto compiere la traversata atlantica con due soli motori per gran parte della rotta, in seguito all'avaria riportata da una delle eliche. In tali condizioni la navigazione è stata alquanto difficoltosa e il comandante della squadriglia, colonnello Biseo, col quale mi mantenevo in contatto con la radio, ha ritenuto opportuno che l' I-MONI modificasse la rotta per atterrare a Natal. Conto di rag-

giungere Rio de Janeiro non appena sarà stato riparato il lieve guasto ».

Il capitano Moscatelli parlò poi del magnifico comportamento dell'apparecchio, a malgrado dell'avaria, e volle esprimere la sua gratitudine verso il secondo pilota capitano Castellani e tutti gli altri componenti dell'equipaggio per la loro intelligente e valida cooperazione durante la transvolata svoltasi, sull'Atlantico, in condizioni anormali.

A loro volta Bruno Mussolini e il colonnello Biseo, i quali, come è facile immaginare, furono assediati dai redattori dei giornali di Rio de Janeiro al loro arrivo, e dai corrispondenti della stampa nazionale ed estera, manifestarono la loro soddisfazione per avere compiuto l'impresa.

« Sono soddisfattissimo del volo — disse il figlio del Duce. — Gli uomini e gli equipaggi hanno pienamente risposto all'aspettativa. Il viaggio è stato magnifico, benchè disturbato da temporali e poi, tra Natal e Rio de Janeiro, anche da venti di prua che hanno costretto i motori a un maggiore sforzo ».

Il colonnello Biseo aggiunse: « Gli apparecchi con cui abbiamo condotto a termine la missione assegnataci sono veramente ammirevoli, e ci hanno permesso di compiere l'intera traversata dall'Italia al Brasile con una velocità superiore ai 400 chilometri l'ora. Sono felice di aver raggiunto questo ospitale paese amico ».

* * *

Ma il premio più ambìto per gli equipaggi, per queste saldissime tempre fasciste che al mondo avevano fatto vedere i... « sorci verdi », fu l'elogio del Duce. Il messaggio, meritatissimo, pervenne agli equipaggi poco dopo l'arrivo in terra brasiliana:

« Colonnello Biseo, Rio de Janeiro. — Il popolo italiano saluta con grande entusiasmo il fulmineo volo dei "Sorci Verdi". Avete attraversato il Mediterraneo, il Sahara e l'Atlantico e raggiunto la mèta, e mostrato ancora una volta al mondo la potenza dell'ala fascista. Giunga a voi tutto il mio più alto plauso e il mio cameratesco: *A noi!* — MUSSOLINI ».

E la parola di plauso di Benito Mussolini fu il più gradito premio per gli ardimentosi dell'aria. I « Sorci Verdi », naturalmente, non poterono fare a meno di manifestare tutta la gratitudine al Capo per avere loro permesso di compiere la bella impresa. Dall'apparecchio «I-BISE», infatti, quando il volo si svolgeva in vista della costa brasiliana, pervenne al Sottosegretario Valle questo messaggio:

« A Sua Eccellenza Valle. — Prego V. E. volersi rendere interprete verso il Duce dei sentimenti di gratitudine degli equipaggi dei "Sorci Verdi", per aver loro concesso l'alto onore di offrire all'Aviazione fascista questa modesta fatica. - BISEO ».

Naturalmente, plausi, consensi, rallegramenti, piovvero in quantità a Rio de Janeiro per i « Sorci Verdi » non appena si diffuse la notizia del felice arrivo. L'Italia tutta

aveva seguito con passione il volo ed aveva esultato per la bella vittoria. Interpreti dell'unanime sentimento, il generale Valle ed il Ministro Starace vollero esprimere la fierezza ed il compiacimento degli aviatori e delle camicie nere di tutta Italia, inviando fervidi messaggi. Il Sottosegretario all'Aeronautica così telegrafò:

« Colonnello Biseo, Rio de Janeiro. — Subito dopo l'altissimo plauso del Duce, vi giunga l'abbraccio affettuoso dei vostri camerati, che tutti sono stati col cuore accanto a voi durante lo svolgimento dell'epica impresa. - Generale VALLE ».

« Capitano Moscatelli, Natal. — Vi giunga vivo elogio del Duce per aver raggiunto il Brasile malgrado le difficoltà e l'avaria. Esprimiamo certezza che domani raggiungerete mèta, riunendovi ai camerati nella comune vittoria. - Generale VALLE ».

Come si sa, anche Moscatelli si portò felicemente a Rio de Janeiro qualche giorno dopo, non appena l'elica del motore fu riparata.

Anche il Sovrano fu partecipe del sentimento di giubilo della Nazione e volle manifestare il suo regale compiacimento inviando il seguente telegramma al Duce:

« A S. E. il Cavaliere Benito Mussolini - Capo del Governo - Ministro dell'Aeronautica - Roma — Pregola far giungere le espressioni del mio vivo compiacimento ai valorosi trasvolatori per la magnifica impresa compiuta con ardimento e con fede. — Affezionatissimo cugino VITTORIO EMANUELE ».

* * *

A Rio de Janeiro, pulsante d' italianità, i « Sorci Verdi » conobbero, dunque, il meritatissimo trionfo.

Sin dalla sera precedente l'arrivo la radiostazione del Governo brasiliano aveva diffuso in tutto il territorio della Repubblica, questo vibrante messaggio di saluto agli equipaggi italiani in viaggio per il Brasile:

« Abbiamo trasmesso l'inno nazionale in onore degli apparecchi italiani, e questa musica di giovinezza eterna eleva il nostro pensiero, dandoci la fede nei nostri destini e nelle virtù della nostra razza e, con ottimismo, che è salute spirituale, ci induce a contemplare con rispetto e ammirazione le umane realizzazioni per la maggior gloria dell'umanità.

« In questo momento volgiamo lo sguardo al cielo nell'attesa dell'apparizione delle poderose ali che ci porteranno un brano del cuore d'Italia.

« E pensando al prodigio della traversata aerea compiuta dalle gigantesche aquile che recano il figlio del Duce, è con pensiero brasiliano che colleghiamo questa meravigliosa impresa dei piloti mediterranei con il ricordo del nostro immortale Santos Dumont, il genio pioniere del quale permette oggi al mondo la contemplazione di siffatti miracoli.

« Il nostro pensiero è anche un atto di fiducia nel pieno felice esito delle gesta audaci di questi giovani che rappresentano la fede intrepida della grande Nazione latina.

« Partiti così ai primi albori dal cielo di Roma diretti

al Brasile, il ritmo dei loro motori empie di musica gloriosa l'immensa atmosfera e di ansietà i loro petti di soldati.

« In questo momento i tre aeroplani sono prossimi a trovarsi tra le due immensità del cielo e dell'oceano, verso la mèta agognata.

« Giungono con essi le vibrazioni dell'entusiasmo italiano e i sentimenti del grande popolo fratello che nel nostro secolo rinnova gli impeti creatore e eroico dei romani.

« I piloti italiani oggi scrivono nello spazio, al ritmo dei loro motori, il poema epico dell'eternità della razza latina ».

Il nobile messaggio rivelava con quanta passione fosse seguito in Brasile il volo dei « Sorci Verdi » e quanto ansiosa fosse l'attesa.

Appena giunta la notizia della partenza da Dakar, l'aspettativa popolare aveva assunto a Rio de Janeiro un aspetto febbrile. Già a Pernambuco Biseo e Bruno Mussolini avevano potuto avere la prima sensazione sulle accoglienze che li attendevano in terra brasiliana. Infatti la colonia italiana, raccoltasi compatta sulla terrazza dell'abitazione di un connazionale, aveva lungamente sventolato una enorme bandiera italiana e intensamente applaudito i messaggeri alati della Patria lontana.

Quando alle ore 18,15 italiane l'Ambasciata italiana di Rio de Janeiro comunicò che la pattuglia dei « Sorci Verdi » aveva rinunciato allo scalo di Natal e proseguiva direttamente per la capitale brasiliana, l'ansia della folla diventò addirittura frenetica.

Una pattuglia di tre apparecchi militari brasiliani ricevette l'ordine di incontrare i « Sorci Verdi » italiani al-

l'ingresso della Baja di Guanabara e di far loro scorta d'onore fino al campo d'atterraggio. Nel frattempo la popolazione si andò riversando in massa, con tutti i mezzi di locomozione disponibili, nelle adiacenze dell'aeroporto, per salutare trionfalmente i valorosi equipaggi.

Alle ore 22,30 gli apparecchi furono avvistati. Alle 22,45 essi atterrarono felicemente.

L'accoglienza fatta dalla immensa folla radunatasi ai margini del « Campo dos Alfonsos » agli intrepidi equipaggi dei « Sorci Verdi » fu di un entusiasmo indescrivibile.

Oltre trecentomila persone erano radunate dentro l'aeroporto e nelle sue immediate vicinanze per salutare gli aviatori italiani. L'atterraggio dei « Sorci Verdi » avvenne in modo perfetto malgrado la fiacca luce del crepuscolo e malgrado il fatto che l'aeroporto non era stato ancora illuminato, dato che l'arrivo degli apparecchi avvenne prima del previsto.

Bruno Mussolini ricevette accoglienze di un calore indescrivibile. Non appena discese dall' apparecchio egli, malgrado gli sforzi di numerosi agenti di polizia, fu conteso da migliaia di persone che volevano stringergli la mano e porgergli il primo saluto. Il figlio del Duce fu quindi portato in trionfo alla palazzina del comando sulle spalle di coloro che gli erano più da presso. I radi cordoni di polizia furono subito rotti e si rese necessario stabilirne uno più robusto di soldati attorno alle macchine e tra queste ed il comando dell'aeroporto per permettere alle autorità ed agli aviatori di raggiungere quest'ultimo, senza essere soffocati dalla folla. Bruno Mussolini fu festeggiatissimo,

da connazionali e brasiliani, senza distinzione. Gli uni e gli altri, anzi, si emularono nel calore della dimostrazione. Giunti finalmente nel salone di onore del comando dell'aeroporto, gli aviatori ricevettero il saluto ufficiale delle autorità brasiliane alle quali successivamente furono singolarmente presentati dal Regio addetto aeronautico, generale Ulisse Longo. Gli aviatori erano in ottime condizioni fisiche e raggianti per il successo dell'impresa. Fuori, intanto, la folla, aveva rotto anche i cordoni di soldati posti attorno alla palazzina e invocava a gran voce i piloti italiani, il figlio del Duce. Essi dovettero presentarsi ripetutamente al balconcino della palazzina. Il tenente Bruno Mussolini pure si presentò varie volte, acclamato a gran voce da connazionali e brasiliani.

Gli equipaggi italiani, saliti in automobili, si diressero in città. Le loro macchine furono seguìte da una teoria interminabile di automobili, occupate in massima parte da italiani che inneggiavano all'Italia, al Duce e ai piloti. Parecchie migliaia di italiani erano giunti espressamente da San Paolo.

Lungo tutto il percorso la folla si assiepò sulle due bande delle strade per tributare il trionfo della giovinezza d'Italia.

Una sosta alla Casa d'Italia, nuovo lento andare a fendere la folla e infine all'albergo.

Anche qui, la larga piazza prospiciente, fu invasa dalla folla acclamante che sostò sino a tarda notte.

E le accoglienze trionfali si protrassero nei giorni seguenti. Per tutto il tempo che i « Sorci Verdi » rimasero a Rio de Janeiro i valorosi aviatori dell'Italia fascista fu-

rono oggetto del più entusiastico giubilo palesatosi attraverso il rinnovarsi imponente delle manifestazioni.

* * *

Dopo il soggiorno brasiliano, durante il quale gli equipaggi furono continuamente fatti segno alle più entusiastiche manifestazioni, i valorosi « Sorci Verdi » tornarono in Italia, riattraversando sulla nave, lentamente, quell'Oceano sconfinato che pochi giorni prima avevano sorvolato fulminei.

Ma il loro Comandante rimase nella capitale brasiliana per presenziare ad un nobile gesto, segno dell'intima fraternità fra la Nazione italiana e la Nazione brasiliana: il dono dell'Italia al Brasile dell'« S.-79 » di Bruno Mussolini. Con Attilio Biseo si fermarono a Rio de Janeiro anche Moscatelli e Castellani.

Nel frattempo l'Italia accolse col più commosso entusiasmo Bruno Mussolini ed i suoi compagni al loro ritorno. Prima a Napoli, allo sbarco, e poi nell'Urbe il popolo tributò accoglienze trionfali che ebbero il carattere dell'apoteosi.

A Roma, il Duce andò incontro agli arditi trasvolatori e abbracciò nel figlio tutti i suoi compagni. Epilogo più degno e più ambito non poteva premiare i « Sorci Verdi ».

IL VOLO NELL'ECO DEL MONDO

Tutta la popolazione brasiliana mostrò vivissimo interesse per lo svolgimento del volo; le edizioni speciali dei giornali andarono letteralmente a ruba e l'attesa per l'arrivo degli arditi piloti, come si è detto, fu vivissima. Le numerose comunità italiane erano particolarmente fiere di questa affermazione della potenza e del genio della Madre Patria.

Naturalmente, il volo dei « Sorci Verdi » ebbe vera esaltazione nella stampa brasiliana. I giornali usciti nella notte del balzo oceanico e all'indomani erano quasi completamente occupati dall'avvenimento; le vicende del volo vennero riferite con esemplare precisione nonostante la sollecitudine con la quale dovettero empire le ampie e molte pagine.

Il « Correo da Manha » scrisse che l'ala italiana era in testa a tutte le ali del mondo. « Nessun Paese vanta imprese aviatorie in massa come l'Italia che ha al suo attivo le memorabili crociere mediterranee e transoceaniche ». Queste affermazioni dimostrarono che il prestigio dell'ala tricolore non era e non è affidato solo all'ardimento o ad apparecchi eccezionali, ma alla perizia e al coraggio di tutti i piloti e alla perfezione tecnica di tutto il materiale aeronautico italiano.

Il giornale « O Globo » scrisse che l'impresa italiana rappresentava un impressionante collaudo di uomini e di materiale. Ricordava che il primo apparecchio terrestre che si cimentò nella traversata atlantica fu italiano, quello di Del Prete e Ferrarin, e che l'Italia per prima aveva affrontato con una formazione terrestre la traversata atlantica.

Speciale attenzione la stampa tributò a Bruno Mussolini, ventenne temprato agli ardimenti di guerra, « il più giovane — scrisse « O Jornal » — dei trasvolatori atlantici, che con questa impresa è balzato in primo piano tra i piloti più preparati della vittoriosa ala fascista ».

Essi continuarono, in lunghe relazioni, a seguire nei suoi particolari il volo transcontinentale svoltosi non certo in condizioni atmosferiche ideali, e dettero prova di saper valutare a pieno la grandiosità dell'impresa.

La notizia dell'inizio della grande impresa aerea fu appresa in tutta Italia con un senso di viva emozione. I particolari della partenza da Guidonia, diffusi dalla radio, furono seguiti ovunque con indicibile interessamento: innumerevoli italiani accompagnarono idealmente i tre apparecchi nel loro lungo volo col più fervido augurio di vittoria.

L'annunzio del felice compimento della prima tappa giunse in serata a Roma e nelle altre città d'Italia. Subito la folla si addensò dinanzi alle edicole e le ultime edizioni dei giornali recanti la notizia dell'arrivo dei tre « S. 79 » a Dakar andarono a ruba. Il meraviglioso volo compiuto alla velocità media di 420 km. all'ora suscitò un immenso entusiasmo.

Ancora una volta l'anima degli italiani vibrò ed

Bruno Mussolini effettua con il sestante una lettura di altezza a bordo del suo « Savoia Marchetti 79 ».

L'ingegnere Alessandro Marchetti a colloquio col Colonnello Biseo, Bruno Mussolini ed il Capitano Paradisi dopo un volo di allenamento dei « Sorci verdi ».

esultò per un trionfo inobliabile dell'ala fascista sui cieli africani e atlantici.

Il volo destò fin dall'inizio e dal compimento della prima tappa l'interessamento di tutto il mondo aeronautico. La cronaca è densa di motivi che rivelano quanto entusiasmo abbia suscitato la trasvolata ovunque esistesse un focolaio d'italianità e quale formidabile impressione abbia provocato in tutti gli ambienti aeronautici.

Impossibile, senza dubbio, è il raccogliere tutta la documentazione di entusiasmi e di impressioni. Cerchiamo tuttavia di darne un'idea riportandoci alla cronaca.

A Buenos Aires, mentre si andava svolgendo il volo fra Roma e Dakar.

Sulla lavagna esterna dell'importante giornale bonearense « *La Nacion* » apparve verso le ore 13 questa notizia: « I tre apparecchi italiani pilotati rispettivamente dal colonnello Biseo, dal giovanissimo tenente Bruno Mussolini, figlio del Duce, e dal capitano Moscatelli, alle 7,25 di stamani hanno spiccato da Guidonia, presso Roma, l'annunciato volo nuovissimo attraverso il deserto di Sahara, per raggiungere l'America Latina. Si prevede che arriveranno alla prima tappa di Dakar verso le venti di oggi, divorando i 4300 chilometri in poco più di dodici ore ».

Dinanzi alla lavagna si accalcò sempre più la folla; gli italiani accorsero trepidanti, vibranti come sempre di legittima orgogliosa fede patriottica; la notizia si sparse rapidamente e fu accolta con pieno fiducioso entusiasmo da tutti. Tutti seguirono la prima fase del volo.

Vivo eco ebbe il volo in Germania già al suo primo episodio.

La stampa mise subito in rilievo l'altissima velocità realizzata e sottolineò il fatto che si trattava di apparecchi di serie. La partecipazione del figlio del Duce venne rilevata dai fogli berlinesi in termini di viva simpatia.

Unanime si espresse l'augurio che la bella impresa fosse coronata da successo: la precedente vittoria riportata dagli stessi apparecchi nella gara Istres-Damasco-Parigi fu ricordata come un buon augurio.

In Inghilterra la trasvolata delle tre ali italiane dirette all'America del Sud destò vivissimo interesse. Tutti i giornali misero nel massimo rilievo anche la partecipazione alla trasvolata di Bruno Mussolini, di cui ricordarono la valorosa partecipazione alle operazioni di guerra in Abissinia.

Il redattore aeronautico dell' *Ewening Standard* riteneva che la nuova transvolata italiana avrebbe potuto rendere inutili i preparativi in corso per una transvolata in formazione attraverso l'Atlantico fino al Sud America da parte di una squadriglia di aeroplani dell'aviazione militare britannica.

La notizia della partenza dei tre velivoli italiani per la grande trasvolata suscitò anche negli ambienti aeronautici francesi il più vivo interesse. La prima tappa svoltasi ad una media spettacolosa, fu seguita attraverso le segnalazioni marconigrafiche dai giornali della sera usciti con grossi titoli, fotografie ed ampi resoconti sulla preparazione del volo, sulla partenza da Guidonia e sugli scopi del tentativo. La notizia non stupì il pubblico francese

perchè i giornali da alcuni giorni avevano dato notizie sulla imminente partenza dei tre apparecchi per l'America del Sud. Quello che però stupì ancora una volta fu la velocità realizzata in questa prima tappa dai velivoli italiani ben noti al pubblico parigino per averli ammirati sul campo del Bourget all'arrivo della gara Istres-Damasco-Parigi in cui i primi tre posti furono conquistati trionfalmente dai « Sorci Verdi ».

Dando la notizia del volo i giornali pubblicarono ampi dati sui componenti l'equipaggio, mettendo in evidenza come uno degli apparecchi fosse comandato dal tenente Bruno Mussolini, già brillantemente affermatosi in numerose e pericolose prove in pace e in guerra.

« La prima parte del viaggio — commentava il *Journal* — comportava serie difficoltà. Fin dall' inizio del volo gli apparecchi enormemente carichi — portavano infatti benzina per effettuare 6000 km. mentre la distanza in linea retta non oltrepassa i 4300 km. — hanno dovuto prendere quota. Dopo aver attraversato il Mediterraneo, gli apparecchi hanno sorvolato il Sahara dall'est all'ovest, seguendo la linea Bona-El Golea e finalmente Dakar. Sull'aerodromo francese gli apparecchi *Savoia* si riforniranno di combustibile e quindi riprenderanno il volo in direzione di Natal, sorvolando l'Atlantico sud per 3200 km. A Natal nuova sosta, e poi ultima tappa Natal-Rio de Janeiro, circa 2600 km. ».

E l'« *Excelsior* annotava:

« La prima tappa era la più difficile, poichè sino dalla partenza gli aeroplani, che avevano abbastanza essenza per compiere 6000 km., dovevano raggiungere

quota per sorvolare le montagne; poi essi dovevano attraversare il Mediterraneo. Si è visto che i piloti hanno giocato con tali difficoltà ».

Ma specialmente nel Brasile il volo provocò enorme entusiasmo.

Tutti i giornali pubblicarono, a caratteri cubitali e con titoli su tutte le prime pagine, la notizia della partenza degli apparecchi e del brillante compimento della prima tappa.

Particolare ammirazione destò il magnifico comportamento in volo dei tre « S. 79 » ed i tecnici misero in rilievo l'alta velocità e la perfetta regolarità con le quali fu compiuto il volo Guidonia-Dakar.

Le caratteristiche dei tre apparecchi furono ampiamente illustrate; particolarmente venne notato che i velivoli erano stati scelti tra i normali in dotazione all'Aeronautica militare ed il fatto fu commentato come una prova della perfetta efficienza del materiale in servizio presso l'azzurra arma aerea.

Fotografie e dati biografici dei componenti gli equipaggi occuparono le prime pagine dei quotidiani, e parole di particolare ammirazione furono dedicate all'atlantico Biseo ed al giovanissimo pilota Bruno Mussolini, eroico combattente della guerra etiopica.

Il giornale A *Nota* recava il seguente titolo su sette colonne: « Bruno Mussolini, trasvolando l'Atlantico, porta l'abbraccio amico della sua Patria alla Nazione Brasiliana ». Il giornale sottolineò specialmente il significato morale del volo, aggiungendo che esso era motivo di giubilo per quanti accompagnavano con giusto interessamen-

to ed indicibile simpatia l'espansione ed il rafforzamento delle relazioni italo-brasiliane. « Un motivo particolare di giubilo — aggiungeva il giornale — è dato dalla partecipazione al volo di Bruno Mussolini, figlio dell'Uomo insigne che ha dato all'Italia una gigantesca grandezza ed una individiabile situazione. Il Brasile riceverà gli eroici transvolatori con un impulso spontaneo, dettato da amicizia sincera e da ammirazione per quanto osserviamo nell'Italia mussoliniana ».

Anche negli Stati Uniti il volo iniziale fu seguito con vivissimo interesse. Tutti i giornali si occuparono diffusamente del volo Italia-Brasile, pubblicando ampi particolari sulle caratteristiche dei trimotori « S. 79 ».

Largo spazio fu dedicato anche ai dati biografici dei valorosi piloti. Espressioni particolarmente simpatiche i giornali rivolsero a Bruno Mussolini — esempio magnifico della nuova gioventù d'Italia — di cui venivano messe in rilievo l'esuberante energia e l'eroico valore dimostrato sui cieli di Etiopia nonchè la perizia di pilota già sperimentata nel brillante volo Istres-Damasco-Parigi.

A Budapest il *Függetlenseg* dedicò l'articolo di fondo, intitolato « Sorci Verdi », al volo dei piloti italiani sul percorso Italia-Brasile, esaltando i figli del Duce ed il conte Ciano, che furono alla testa della gioventù italiana nella campagna etiopica.

« Così, — continuava il giornale — anche ora, quando i "Sorci Verdi" sorvoleranno l'Atlantico, alla loro testa sarà uno dei figli del Duce del Fascismo. Il vile sogno liberale è morto per sempre, ed oggi è nato un nuovo ideale democratico: la grande democrazia del dovere e dell'e-

roismo. Nel compiere il dovere per la Patria non c'è differenza tra i figli del popolo. Se qualcuno ha la grazia divina di essere il figlio del Duce leggendario di una Nazione, deve essere il primo ad affrontare il fuoco dei cannoni abissini. Sopra i deserti e sopra l'Oceano — concludeva il giornale — non volano soltanto i miracoli della tecnica, ma vola il nuovo simbolo del secolo del Fascismo ».

Ovunque, dunque, l' ammirazione per l' impresa e per i suoi ardimentosi protagonisti si palesò fino dalla sua fase iniziale, cioè quando si stava svolgendo la tappa Roma-Dakar, e nessuno ne mise minimamente in dubbio la piena riuscita. L'ammirazione fu entusiastica e totalitaria, e si palesò in tutta la sua integrità allorchè si diffuse la notizia del compimento della trasvolata oceanica e dell'arrivo alla mèta dei due « S. 79 » di Biseo e Bruno Mussolini.

Il meraviglioso volo delle ali italiane sbalordì letteralmente l'opinione pubblica francese. Tale era almeno l'impressione che si ricavò dalle conversazioni private, e di cui si ebbe un riflesso nei commenti della stampa, che mise in larga evidenza le nuove prodezze degli aeroplani fascisti. Sotto titoli vistosi, i giornali parigini pubblicarono in prima pagina le informazioni e i commenti sul volo dei tre trimotori italiani.

« Ciò che più impressiona i tecnici francesi è — come scrisse un giornale della sera del 25 gennaio — la sensazionale velocità di circa 400 km. all'ora, nonchè il fatto che due apparecchi su tre abbiano preferito saltare addirittura la tappa di Porto Natal e proseguire direttamente per Rio de Janeiro ». Lo stesso giornale ammise « che tut-

to ciò ha provocato una viva impressione nel mondo intero ».

Alcuni giornali non mancarono altresì di rilevare con una punta di amarezza che il volo dava da riflettere ai dirigenti dell'aeronautica francese « perchè — come osservava il *Jour* — i trimotori da bombardamento italiani avevano dimostrato una volta di più che a pieno carico essi erano in grado di superare largamente la velocità dei caccia francesi in servizio ».

A sua volta il *Figaro* scrisse: « Questo collegamento in grande stile compiuto dagli apparecchi italiani segna una nuova tappa degli studi italiani per un collegmento con l'America del Sud. Non sembra che la Francia, la cui linea potrà essere sfruttata nel mese prossimo, debba avere la minima preoccupazione per questa iniziativa italiana, soprattutto dopo gli accordi stipulati con la Germania. Tuttavia è indispensabile per noi considerare attentamente il volo italiano sotto il suo angolo vero, quello del rendimento del materiale, che potrà darci indicazioni preziose per lo sforzo da compiere nel campo del raggio d'azione della velocità ».

E proseguiamo nel raccogliere gli attestati di ammirazione ed i riconoscimenti stranieri per la vittoriosa impresa.

In Germania il volo ebbe la massima risonanza in tutti i giornali che ne riportarono al posto d'onore vistose, ampie cronache. Le *Neueste Nachrichten* sottolinearono che questo volo, che faceva stupire il mondo per le inaudite velocità raggiunte, segnava un nuovo brillante primato italiano nella storia dell'aviazione. La *Muenchner*

Zeitung rilevava che l'iniziativa italiana era un nuovo prezioso contributo al progresso dell'aviazione mondiale e della civiltà.

A Budapest, l'*Esti Ujsag* dedicò una pagina intera al volo dei « Sorci Verdi » aggiungendo in un vistoso sottotitolo che questo era « il primo caso di volo sull'Atlantico con apparecchi terrestri ed in formazione ». Il giornale, dopo aver dato particolari sull'interesse e sull'attenzione di tutta l'Italia per il volo, rilevava che la tappa Roma-Dakar era stata la più difficile e pericolosa per essersi dovuta compiere sopra il mare, i monti ed il deserto. Anche l'*Az Est* pubblicò, corredandolo con una grande fotografia di Bruno Mussolini, un articolo sul volo, inviato dal suo corrispondente da Roma, il quale dopo essersi dilungato sui particolari tecnici della transvolata, affermava che gli apparecchi italiani erano i migliori che esistessero al mondo.

Con immenso interesse la transvolata fu seguita in Svizzera. I giornali nelle ultime notizie considerarono l'impresa come magnificamente superata, e ne rilevarono tutto il significato, sia per quanto riguardava il valore dei piloti, che la bontà del materiale di volo creato dall'industria italiana.

Egualmente avvenne in Portogallo, dove i giornali abbondarono in particolari sull'ardita impresa e recarono un vasto notiziario offerto con grande rilievo tipografico accompagnato da fotografie. Fu posta in evidenza l'insegna dei « Sorci Verdi », già trionfatrice della Istres-Damasco-Parigi e la partecipazione di Bruno Mussolini, la

cui fotografia fu riprodotta da vari giornali. La stampa sottolineò anche la perfetta regolarità del volo.

Intanto in Argentina si chiedeva che il volo fosse stato prolungato fino a Buenos Ayres dove centinaia di migliaia di connazionali avrebbero accolto non meno trionfalmente di quanto era avvenuto a Rio de Janeiro i magnifici volatori. E tutto questo mentre si seguiva con passione e fiducia grande il volo dei « Sorci Verdi » sui flutti dell'Atlantico.

Negli Stati Uniti la transvolata dei « Sorci Verdi » fu seguìta con grande interessamento. Tutti i giornali americani pubblicarono i particolari della partenza e del perfetto volo con grandi titoli in prima pagina, mettendo in rilievo il rapido e brillante compimento della nuova impresa dell'aviazione italiana. Particolarmente viva fu l'attenzione con cui si seguì il volo nelle comunità italiane, e la notizia del pieno successo dette luogo a manifestazioni di grande compiacimento.

Anche nei circoli aeronautici americani la transvolata destò grande interessamento; e la precisione e la rapidità del viaggio dei « Sorci Verdi » impressionarono vivamente piloti e tecnici. Particolarmente destò ammirazione l'altissima velocità con cui l'impresa fu compiuta.

Tra i primi a manifestare le sue impressioni fu il colonnello Jay Johnson, direttore dei servizi aeronautici commerciali degli Stati Uniti. Egli disse: « La transvolata Italia-Brasile dei tre apparecchi italiani è stata una splendida prova, i cui risultati gioveranno non soltanto ad accrescere il prestigio dell'aviazione italiana, ma saranno anche utili per il progresso dell'aeronautica in generale ».

Anche l'Ambasciatore d'Italia manifestò il suo entusiastico compiacimento per la vittoriosa impresa degli « S. 79 » e, intervistato dalla stampa, ebbe parole di altissimo elogio per le macchine e per i piloti italiani.

Nella Spagna nazionale il volo Italia-Brasile, conclusosi felicemente, suscitò la più profonda ammirazione.

Tutti i giornali dettero grandissimo rilievo alla nuova superba affermazione dell'ala fascista che ancora una volta s'imponeva all'attenzione del mondo.

I « Sorci Verdi » furono esaltati in articoli entusiastici che provavano il vivo interessamento della Spagna nazionale.

Interessanti, sopratutto, appaiono le considerazioni e le deduzioni formulate dal francese Dieudonné Costes, aviatore dagli alti meriti ed ottimo intenditore di tecnica aeronautica. Egli così si espresse in un articolo dal titolo: « Demain dans le ciel. L'Atlantique sud à 600 kilomètres à l'heure », pubblicato ne *L'Intransigeant* qualche giorno dopo la trasvolata dei « Sorci Verdi »:

« Gli apparecchi italiani della corsa Istres-Damasco-Parigi e del raid Roma-Dakar-Rio Janeiro danno un'idea dell'aereo di domani. Gli italiani hanno montato tre motori da 750 CV su un apparecchio di 60 metri quadrati. Il peso per metro quadrato di superficie portante, al decollo, è di 220 chilogrammi, ma la potenza, per metro quadrato, è di più di 35 CV. Noi non abbiamo un solo apparecchio multimotore sviluppante una simile potenza per metro quadrato. E' tutta là la ragione delle piccole velocità dei nostri materiali sui quali, con ragione, si fanno tante critiche. Nell'ottobre 1927, col compianto Le Brix

ed il « Nungesser-Coli », io ho compiuto, in 18 ore e 5', la prima traversata dell'Atlantico del Sud. Nel gennaio 1938, i tre aerei italiani hanno attraversato questo oceano in 8 ore e 50'. Ben tosto, se si finisce per comprendere e lavorare come si deve, la trasvolata dell'Atlantico del Sud si effettuerà in 5 ore ed a 600 chilometri all'ora».

Ma quante altre attestazioni di ammirazione si potrebbero ricordare! La stampa di tutto il mondo, anche quella che di solito è tanto avversa alle affermazioni del Fascismo, non potè fare a meno di tributare il doveroso riconoscimento per l'impresa compiuta, per gli uomini che la portarono a termine, per i potenti mezzi che la resero possibile. E fu il pieno riconoscimento per la superiorità dell'ala fascista.

GLI UOMINI, GLI APPARECCHI, I MOTORI

Ricordate le fasi del volo attraverso il riferimento della cronaca delle due velocissime tappe, occorre ora dire qualche cosa degli elementi che resero possibile il compimento felicissimo dell'impresa memorabile: degli uomini, degli apparecchi, dei motori.

E cominciamo dai protagonisti, da coloro cioè che oggi il mondo intero conosce, riferendo di ciascuno di essi una succinta biografia.

Piloti dell'apparecchio *I - BISE*: (capo pattuglia)

Colonnello *Attilio Biseo*, nato a Roma il 14 ottobre 1901. Diplomato capitano di lungo corso prestò servizio nella marina da guerra e successivamente si imbarcò su navi mercantili in qualità di ufficiale. Nel 1923 entrò a far parte della R. Aeronautica conseguendo il brevetto di pilota e distinguendosi subito in diverse gare sportive aeronautiche. Promosso capitano a scelta per esami, partecipò a tutte le crociere aeree mediterranee e atlantiche conseguendo la promozione a scelta a maggiore e a tenente colonnello. Detentore di numerosi primati aeronautici internazionali. Ha eseguito alcuni voli speciali nel cielo d'Etiopia durante le operazioni per la conquista dell'Impero. E' decorato di medaglia d'oro al valore aeronautico. Comandante del XII stormo da bombardamente è stato in-

caricato della preparazione degli apparecchi italiani partecipanti alla gara internazionale Istres-Damasco-Parigi, alla quale ha partecipato insieme al tenente Bruno Mussolini, classificandosi terzo.

Capitano *Paradisi Amedeo*: nato a Roma il 9 maggio 1903. Pilota militare dall'8 giugno 1924. Promosso capitano a scelta il 20 marzo 1933; decorato di medaglia d'argento al valore aeronautico per avere partecipato alla gara aerea Istres-Damasco-Parigi, di medaglia di bronzo al valore aeronautico e di medaglia militare aeronautica di lunga navigazione aerea di terzo grado.

Sottotenente *Vitalini Sacconi Giovanni*: nato a Roma il 6 giugno 1910. Proveniente dall'arma di cavalleria. Sottotenente di complemento dell'arma aeronautica ruolo navigante dal 7 novembre 1935. Volontario in A. O. è stato decorato di medaglia d'argento al valore militare.

Piloti dell'apparecchio *I-MONI*:

Capitano *Moscatelli Antonino*: nato a Pesaro il 7 agosto 1905. Sottotenente in servizio permanente effettivo arma aeronautica ruolo navigante il 17 luglio 1927. Conseguì il brevetto di pilota militare nel 1928. Rivelatosi subito arditissimo pilota da caccia fu per anni comandante di formazioni acrobatiche. Ha partecipato alla crociera nell'Europa Orientale del 1930 e alla gara aerea Istres-Damasco-Parigi ed è decorato di due medaglie d'argento al valore aeronautico.

Capitano *Castellani Gori*: nato a Ortona a Mare (Chieti) l'8 febbraio 1902. Diplomatosi capitano di lungo corso, entrò nel 1923 in aeronautica brevettandosi pilota militare nel 1924. Ha partecipato a numerose gare avia-

Qualifica	DESTINAZIONE	PROVENIENZA	NUM.	Parole	Data della presentazione		VIA E INDICAZIONI EVENTUALI D'UFFICIO
					Giorno e mese	Ore e minuti	
	SESTO C...	Rio de Janeiro	448	41	27.1	00,9	

Ing. Marchetti Capè

Come sempre gli apparecchi costruiti valenti maestranze sestesi hanno generosamente risposto allo sforzo richiesto alt sorci verdi orgogliosi non aver deluso aspettativa geniale ideatore e laboriosi artefici cooperatori essenziali potenziamento Ala fascista ringraziamo inneggiando Duce

Colonnello Biseo

Telegramma entusiastico del Colonnello Biseo ai dinamici dirigenti della « Savoia Marchetti », ing. Alessandro Marchetti e gr. uff. Luigi Capè.

Mod. 150/A - 140.000 - 4 - 1937

Telegramma via *Italcable*

VIA ITALCABLE — COMPAGNIA ITALIANA DEI CAVI TELEGRAFICI SOTTOMARINI

Estremi di ricevimento

MARZI

PREFISSO E NUMERO - INDICAZIONI EVENTUALI - PROVENIENZA - NUMERO PAROLE - DATA - ORE

RJR007 RIODEJANEIRO 18 26 1449

Le ore indicate sono quelle del paese di origine

LC GUIDO MATTIOLI
STAMPA AERONAUTICA ROMA

ANCORA UNA VOLTA TUO MOTTO MI HA PORTATO FORTUNA GRAZIE ABBRACCI

BISEO

Il telegramma del Colonnello Attilio Biseo, dopo il volo trionfale, a Guido Mattioli, che ha dato il motto alla gloriosa pattuglia dei « Sorci verdi ».

torie per apparecchi da turismo affermandosi nel raduno sahariano del 1936 da lui vinto brillantemente. E' detentore di numerosi primati mondiali. Ha partecipato alla gara internazionale Istres-Damasco-Parigi dell'agosto 1937.

Piloti dell'apparecchio *I-BRUN*:

Tenente *Bruno Mussolini*: nato a Milano il 22 aprile 1918. Giovanissimo, a soli 17 anni conseguì il brevetto di pilota militare e si arruolò volontario in A. O. Durante la guerra per la conquista dell'Impero partecipò a numerose azioni belliche distinguendosi per ardimento e perizia. Numerose volte rientrò alla base con l'apparecchio colpito dal fuoco nemico. Per la sua condotta venne decorato di medaglia d'argento al valore militare sul campo e di medaglia di bronzo al valore aeronautico. Conseguì il passaggio in servizio permanente effettivo e la promozione a tenente per merito di guerra. Partecipò quale secondo pilota sull'apparecchio S. 79 del colonnello Biseo alla corsa Istres-Damasco-Parigi del 20 agosto 1937 classificandosi terzo. Venne decorato in tale circostanza della medaglia d'argento al valore aeronautico.

Tenente *Mancinelli Renato*: nato a Roma il 15 gennaio 1910. Ha conseguito il brevetto di pilota militare il 27 marzo 1929. Sottotenente in servizio permanente effettivo ruolo navigante, l'1 agosto 1935 è stato promosso tenente il 13 novembre 1937. Ha prestato servizio in reparti della R. Aeronautica di diverse qualità rivelandosi abile e sicuro pilota.

Ed ora qualche indicazione sugli apparecchi, i ben noti S. 79 che conquistarono i primi tre posti nella gara Istres-Damasco-Parigi, dimostrando fin d'allora nettissi-

ma superiorità sulla costruzione di tutte le altre potenze aviatorie.

L'apparecchio *Savoia Marchetti S.* 79, realizzato dalla S.I.A.I. (Società Italiana Aeroplani Idrovolanti) è un monoplano da bombardamento veloce, munito di tre motori *Alfa Romeo* 126 R. C. 35 della potenza complessiva di 2250 cavalli, con eliche a passo variabile in volo. L'ala è costruita in un solo pezzo, interamente in legno, e l'ossatura è costruita da tre longheroni in legno con sezioni a doppia T riunite fra loro da paratie e centine in compensato. Il rivestimento esterno, pure esso in compensato, contribuisce all'irrigidimento della struttura alare. Tale sistema assicura anche il galleggiamento dell'apparecchio nel caso di discesa forzata in mare.

L'ala porta gli attacchi per la fusoliera, per i castelli motori laterali e per il carrello di atterraggio. Nell'interno dell'ala sono anche sistemati dieci serbatoi per la benzina. Il carrello di atterraggio, disposto sotto l'ala, in corrispondenza dei motori laterali, è retrattile nelle carenature dei motori stessi.

La fusoliera è costruita da un traliccio in tubi di acciaio, saldati ad autogeno con rivestimento in compensato nella sua parte dorsale e per il resto in tela. Ampie carenature in durallluminio raccordano l'ala alla fusoliera. Nella parte prodiera è sistemata la cabina di pilotaggio con doppio comando. Ampie aperture, che si possono chiudere con cristalli di sicurezza, consentono la massima visibilità sotto ogni punto di vista. Immediatamente dietro il pilota di destra è installato il posto del marconista.

L'apparecchio è munito di fari a scomparsa per at-

terraggio notturno; il comando per la manovra di questi è effettuato dalla cabina di pilotaggio. I posti dei piloti e quello del radiotelegrafista sono in comunicazione interfonica. L'apparecchio è munito di speciali dispositivi di ipersostentazione e degli strumenti di bordo più moderni, compresi quelli per il volo notturno e per il pilotaggio automatico.

L'apertura alare misura m. 21,20; la lunghezza metri 16,20, l'altezza m. 4,10; carico utile Kg. 3700; velocità massima Km. 480; quota di tangenza pratica 7000 metri; decollaggio a pieno carico in 16 secondi; autonomia con carico normale di guerra Km. 2600; salita a 4000 m. in 13 minuti primi; spazio per l'atterraggio metri 350.

L'« S. 79 » è in normale dotazione da circa tre anni ai reparti da bombardamento veloce dellAeronautica italiana; detiene sei primati internazionali con carico su 1000 e 2000 Km. Nell'agosto del 1937 risultò vincitore assoluto della corsa internazionale Istres-Damasco-Parigi di 6190 Km., assicurando all'Italia i tre primi posti in classifica.

L'S 79 detiene i seguenti importantissimi primati di velocità:

1) primato di velocità su 1000 km. con carico di 2000 kg. alla media di km.-ora 444,115;

2) primato di velocità su 1000 km. con carico di 5000 kg. alla media di km.-ora 401,965;

3) primato di velocità su 2000 km. senza carico alla media di km.-ora 428,296;

4) primato di velocità su 2000 km. con carico di 500 kg. alla media di km.-ora 428-296;

5) primato di velocità su 2000 km. con carico di 1000 kg. alla media di km.-ora 428,296;

6) primato di velocità su 2000 km. con carico di 2000 kg. alla media di km.-ora 428-296.

In questi ultimi tempi i migliori apparecchi francesi hanno invano tentato di battere tali primati.

Ed infine riferiamo le caratteristiche dei motori, la cui prova è stata ancora una volta veramente superba.

L'ala fascista in quest'ultimo periodo è passata di gloria in gloria, ha conquistato vittorie e primati, ha attirato su di sè l'attenzione del mondo intero per le sue sfolgoranti conquiste. Merito di uomini magnifici, per valore e volontà, ma anche e particolarmente dei mezzi meccanici messi a loro disposizione, per la perfezione costruttiva dei velivoli, per la perfetta regolare pulsazione del loro cuore: il motore. E' questo l'elemento di primaria importanza, il più delicato e potente, che deve sommare alle doti di potenza quelle di resistenza e di minor consumo, per il costante rendimento e per il sicuro funzionamento.

Ora, in tre delle più fulgide gemme conquistate dall'ala italiana vediamo ripetersi un motivo: il motore Alfa Romeo « 126 R. C. 34 ». Sugli « S. 79 » della Istres-Damasco-Parigi, e del volo Guidonia-Rio de Janeiro, sul « Cant. Z. 506 B. » di Stoppani, detentore del primato mondiale di distanza in linea retta per idrovolanti, erano montati i motori dell'anziana e gloriosa Casa milanese Alfa-Romeo: nome prestigioso che si è imposto all'attenzione degli sportivi dapprima, dei tecnici immediatamente dopo, per le sue conquiste in campo automobilistico. Da questo è passato in quello aeronautico con disinvoltura,

senza esitazione, quando il momento lo ha richiesto, portandosi immediatamente all'avanguardia e dominando nel campo dei motori. Il nome Alfa Romeo è stato sinonimo per lungo tempo di vittorie, in tutti i circuiti, su ogni pista. Assorbita dal compito impostosi di antesignana della industria automobilistica, l'Alfa Romeo non trascurava però il campo aviatorio, curando la costruzione di motori d'aeroplano. Ma era un'attività collaterale, limitata a pezzi di piccolo calibro. Ma nelle officine rimodernate e ampliate nel modo più razionale, come quelle del Portello, dotate di maestranze di gran valore, dirette da dirigenti competenti e conoscitori della materia, non potevano non orientarsi a breve scadenza verso la difficile e complessa costruzione di grandi motori di aeroplano.

Le eliche azionate dai motori di identica produzione, sostengono e spingono a velocità mai raggiunte le ali fasciste sui cieli di tre continenti, sulle distese oceaniche e desertiche. Vari motori ha costruito l'Alfa Romeo per l'aviazione, dai piccoli per velivoli da turismo ai grossi per grandi apparecchi. Dedicatasi a questo ramo di produzione, ne ha perfezionato via via i prodotti, tentando tutti gli esperimenti necessari ed utili, migliorando i modelli esistenti, provando nuove formule e studiando nuove applicazioni, assimilando ogni novità che desse garanzia di migliore e maggiore rendimento. Così l'Alfa Romeo, dopo le glorie conquistate sui cieli d'Africa, è giunta al suo motore « 126 R. C. 34 », un gioiello nel suo genere, del tipo stellare, a quattro tempi e nove cilindri, raffreddato ad aria, munito di riduttore e compressore, quota di ristabilimento 3400 metri. Le sue caratteristiche principali so-

no le seguenti: alesaggio mm. 146; corsa mm. 190; cilindrata totale litri 28-628; numero dei giri 2300-2415; potenza normale al suolo: CV 690; al decollo, quota zero, circa 800CV; elevabile a 900 in particolari casi; consumo di carburante al suolo, grammi 260 per CV/h; a 3500 metri, grammi 220 CV/h. Al motore sono applicabili le eliche trattive del tipo a passo variabile in volo, in duralluminio. Questi dati tecnici dimostrano di per se stessi le magnifiche qualità dei motori in questione, montati sui meravigliosi « S. 79 ». Sono tre per apparecchio, installati su incastellature in tubi di acciaio speciale saldati all'autogeno, fissati al longarone anteriore della parte centrale dell'ala per i motori laterali, e alla parte anteriore della fusoliera per quello centrale. I motori sono fissati sui castelli mediante ammortizzatori elastici speciali che impediscono il propagarsi delle vibrazioni dei motori alle strutture dell'apparecchio.

E questi motori sono montati sugli « S. 79 » dominatori della corsa Istres-Damasco-Parigi e trionfatori sul percorso Guidonia-Rio de Janeiro, coperto in 24 ore, contribuendo così grandemente alla realizzazione di quelle imprese, come erano pure montati sul « Cant. Z. 506 B. », conquistatore del primato mondiale di distanza per idrovolanti. In pochi mesi, in breve spazio di tempo, questi motori fulmineamente si sono imposti all'attenzione mondiale dopo aver già contribuito al conseguimento di vari primati mondiali con carico.

« Le maestranze dell' Alfa Romeo — affermava, a proposito della costruzione dei motori, Marcello Morabito su « Il Messaggero » — che sanno quanto il Duce si in-

teressi alla loro fatica, venendo varie volte a trovarle nelle officine ed esaltandole con la sua parola, hanno lavorato per adempiere ad una promessa: quella di contribuire alla grandezza, alla forza, alla sicurezza della Patria. E la cura, la passione che hanno trasfuso nel loro lavoro hanno permesso il raggiungimento della perfezione. Diverse migliaia di operai sono addetti ora alle officine Alfa Romeo al Portello, alla periferia di Milano. Il lavoro procede a pieno ritmo, senza soste, con un piano sempre maggiore di produzione. Raggiunto un limite, si punta verso un'altra mèta, un nuovo successo, un'ennesima affermazione. Quanta gioia abbiamo visto in questi giorni nei reparti dell' Alfa Romeo! Operai, tecnici, dirigenti, erano esultanti. La vittoria dei « Sorci Verdi », il successo di Biseo e Bruno Mussolini, era un po' anche il loro. L'esultanza degli Italiani, gli alti elogi, gli entusiastici commenti dei giornali di tutto il mondo erano un po' anche per loro, premio di una fatica diuturna e costante ».

Effettivamente, a questi meravigliosi organi propulsori, frutto della genialità dei tecnici italiani e della fatica delle nostre laboriose maestranze, si deve in buona parte la magnifica riuscita della memorabile impresa.

E' opportuno ricordare che a bordo degli apparecchi dei « Sorci Verdi » l'ottanta per cento degli strumenti sono stati prodotti nelle officine romane della « O.M.I. » e della « S.A.R.A. », che hanno per capo l'ing. Umberto Nistri il quale si è acquistato ormai una fama cospicua fra i migliori tecnici dell'industria aeronautica mondiale nel campo degli strumenti per l'aviazione. Umberto Nistri ha acquistato anche una giusta e meritata fama per i suoi pro-

cessi fotocartografici che universalmente sono riconosciuti per i migliori.

Il trionfo dei « Sorci Verdi » aggiunge quindi un nuovo meritato alloro alla bella industria romana che ha inaugurato recentemente i suoi modernissimi stabilimenti a San Paolo, iniziando così superbamente il nuovo quartiere in prossimità dell' Esposizione Universale del Ventennale.

UN VOLO STORICO

Il volo dei « Sorci Verdi » è ormai inscritto non solo nella storia dell'aeronautica, ma anche in quella delle conquiste umane.

Infatti i gloriosi equipaggi hanno battuto il record mondiale di velocità sulla distanza di 5000 chilometri, dopo aver polverizzato tutte le migliori prove di volo compiute sull'Atlantico del Sud.

Bisogna risalire al 1923, quando intorno al Duce si raccolsero al Grand Hotel di Roma i credenti nell'aviazione fascista. Al termine della riunione il Duce scolpì in poche parole i problemi aeronautici che si dovevano risolvere e chiuse il suo dire con la frase: « *lo spirito ve lo darò io!* ».

E questo spirito che non ha mai cessato di incoraggiare l'emulazione fra i giovani e fra gli anziani dell'aviazione fascista, lo ritroviamo nella impresa stupenda dei « Sorci Verdi », poichè gli apparecchi che essi usano correntemente sono alla mano di tutti i piloti dell'aviazione fascista i quali usano queste macchine ad altissime caratteristiche come se fossero degli apparecchi normali e di facilissimo pilotaggio.

Questo dimostra una superiorità indiscussa ed indi-

scutibile nella preparazione degli spiriti e nell'allenamento degli uomini.

Il « Savoia Marchetti » 79, che rappresentò a suo tempo una audace innovazione nel campo delle costruzioni aviatorie, trovò nel grande aviatore francese Mermoz un vero ammiratore.

Mermoz quando fu decorato della medaglia d'oro al valore aeronautico dell'aviazione fascista, volò con il « Savoia 79 » e lo definì un apparecchio ideale per il servizio di trasporto postale velocissimo attraverso l'Atlantico del Sud, dove egli si era specializzato in numerose e rischiose traversate.

Vi era allora anche Biseo che studiava tenacemente l'apparecchio e le sue applicazioni. E' fuori di discussione che lo sviluppo di questa bella macchina è dovuto al colonnello Biseo, il quale la collaudò in un viaggio tutt'altro che facile quando con il generale Valle si recò in volo da Roma fino all'Asmara e di qui fino a Mogadiscio. In questo volo l'apparecchio subì numerose peripezie atterrando sul malagevole terreno del campo di Lugh Ferrandi e superando altre prove di arduo collaudo. Al ritorno il generale Valle volle compiere una sola tappa di oltre 3000 chilometri giungendo nelle ventiquattro ore dall'Asmara a Roma, e questo fu il vero collaudo, diciamo transatlantico, dell'« S. 79 ».

Cominciò un lavoro di messa a punto di macchina e di motori che onora veramente non solo l'aeronautica militare, ma gli industriali e le nostre meravigliose maestranze. L'apparecchio entrò a far parte delle squadriglie men-

tre il gruppo dei « Sorci Verdi » si preparava alla grande gara Istres-Damasco-Parigi.

Questa gara dimostrò le grandi possibilità della macchina e mise in luce la bontà dei motori, la regolarità e la precisione degli strumenti, e dette la prova pratica del trionfo ottenuto nel limitato consumo dei motori, pur tenendo una altissima media chilometrica.

Praticamente l'« S. 79 » aveva dimostrato ai suoi piloti che era capace di fare il volo da New York a Parigi, per il quale era stato costruito.

Pochi conoscono la fatica di Biseo e di Bruno Mussolini, la passione tenace e quotidiana per la messa a punto delle singole installazioni dell'apparecchio. Pochi conoscono il lavoro di osservazione sulle « capottes » dei motori e sul loro migliore rendimento, la cocciuta ostinazione di Biseo nella ricerca dei metalli più adatti per costruire i collettori dei tubi di scarico che si bruciavano continuamente. Lotta e collaborazione continua fra i « Sorci Verdi » e l'industria.

Quando i « Sorci Verdi » cominciarono la serie dei *records* mondiali con l'« S. 79 » che venivano battuti e ribattuti, ognuna di queste prove era uno studio severo e ne risultava un progresso. I « Sorci Verdi » hanno quindi avuto a Guidonia una scuola di enorme disciplina, ma di grande rendimento, poichè giorno per giorno i progressi che si ottenevano nei voli si trasformavano negli apparecchi nuovi che andavano crescendo nei reparti dell'armata aerea fascista. Ed è per questa ragione che questo apparecchio, che possiede caratteristiche veramente super-

lative, è considerato dai piloti alla stregua di uno dei normalissimi apparecchi.

I risultati di questo grande volo, che trova il plauso di tutto il mondo, sono enormi poichè in questa bellissima prova si esalta il simbolo dell'epoca moderna e cioè la velocità, che un pioniere dell'aviazione definì, parecchi anni or sono: « l'aristocrazia del movimento ».

Il deserto e l'oceano sono stati vinti alla velocità di 400 chilometri all'ora. Gli apparecchi hanno fatto una tappa di quasi 5600 chilometri atterrando a Rio de Janeiro con ancora carburante per centinaia di chilometri. Praticamente essi possono compiere il volo dalla costa africana alla costa sud americana alla velocità di 400 chilometri all'ora con un carico commerciale di parecchie centinaia di chilogrammi. E' noto che 300 chilogrammi di carico postale servono oggi a pagare le spese dei servizi che sono in funzione sulle rotte dell'Oceano Atlantico del Sud. La deduzione per i nostri apparecchi viene facilmente da sè poichè il carico di 300 chilogrammi di posta diventa per gli « S. 79 » una vera piuma, e non solo questo, ma un carico ridotto per la distanza di 3100 chilometri, permette senza dubbio all'« S. 79 » una media chilometrica anche al di là dei 400 chilometri all'ora. E' quindi dimostrato che le ali fasciste, sia con gli idrovolanti del tipo usato da Stoppani, sia con gli apparecchi dei « Sorci Verdi », possono esercire ormai il regolare traffico sull'Oceano Atlantico del Sud.

Anzi la bellissima prova di Moscatelli e di Castellani, che hanno traversato l'Atlantico con soli due motori in

funzione, serve a dare la testimonianza concreta di quale margine di sicurezza dispongano gli apparecchi italiani.

Sarà opportuno anche dire che non vi è rotta mondiale che non possa essere sorvolata da questi apparecchi, sia su gli oceani, sia sulle più svariate distanze dei continenti.

E' un risultato questo che onora ed esalta il lavoro italiano, la tenacia dei tecnici e l'ardimento cosciente e spigliato dei nostri aviatori, i quali, agli ordini del Duce, sono sempre pronti a superare se stessi per la più grande gloria dell'aviazione fascista.

Dobbiamo notare che ancora una volta questi ambasciatori alati, hanno suscitato nelle generose popolazioni sud americane un risveglio potentissimo di latinità. E' un fenomeno da osservare e da seguire con il massimo interesse, poichè il continente Sud Americano, che custodisce così gelosamente questo latissimo senso di civiltà latina, è un immenso terreno ancora vergine, nel quale l'aviazione ha un campo di smisurato sviluppo e di altissimo rendimento economico.

L'America latina è oggetto da parecchi anni di propaganda e di penetrazione aerea da parte degli Stati Uniti e degli anglo-sassoni in genere. Gli Stati Uniti vi hanno stabilita la più lunga delle loro linee aeree, che compie il periplo di quasi tutto il continente Sud Americano. Ford voleva mettere nel Brasile delle grandi piantagioni di caucciù. Gli inglesi, qualche anno addietro, vi inviarono il Principe di Galles insieme alla nave porta aerei *Hermes* che aveva a bordo una autentica esposizione galleggiante dei prodotti dell'aviazione inglese.

Non di meno l'America latina si rivolge sempre verso le fonti della sua civiltà.

La ragione si trova nel fatto che l'Italia e la sua aviazione sono stati sempre affettuosamente presenti nei cieli di quella terra piena di avvenire e di promesse.

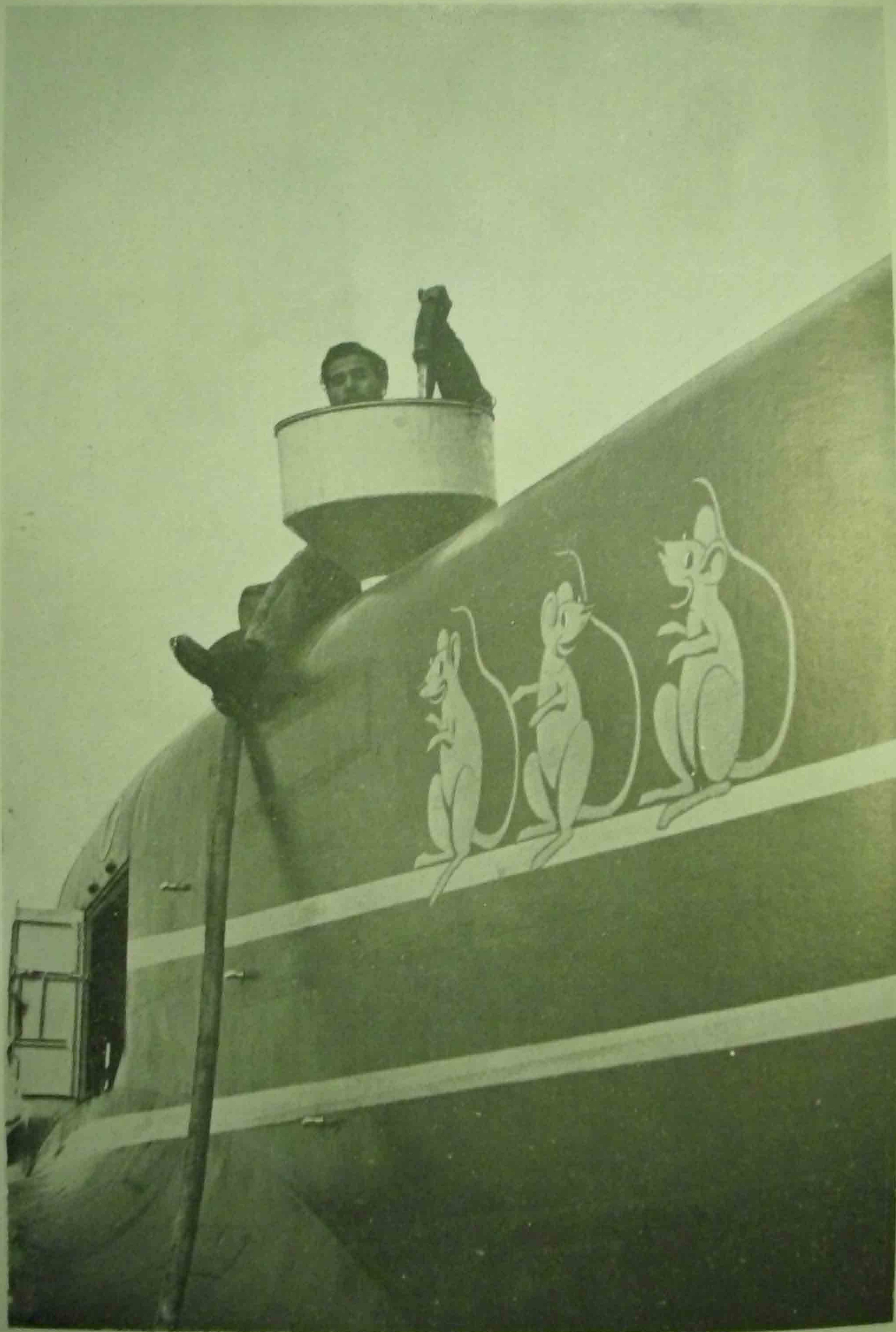
Durante la grande guerra un argentino, il pilota Olivero, venne a fare la guerra in Italia e divenne asso nella gloriosissima squadriglia Baracca.

Nel 1919 l'Italia inviò nel Brasile e nell'Argentina una missione aeronautica che contava tra i piloti, Scaroni, asso degli assi, Locatelli, Michetti ed un folto gruppo di piloti con apparecchi terrestri ed idrovolanti.

Nel 1918 erano state fatte delle brillanti conferenze sull'aviazione italiana e fu pronunziata al Colon una applaudita conferenza da Gianni Caproni sul tema « Da Genova a Buenos Ayres in quattro giorni ». Questa conferenza avveniristica illustrava l' istituzione di un linea fra l'Italia e l'Argentina ed il nostro grande costruttore ne dimostrava fin da allora le modalità di organizzazione e di attuazione.

I nostri aviatori furono accolti entusiasticamente a Buenos Aires e tutti magnificavano l'ardire dei nostri piloti che si preparavano a grandi imprese.

E chi può descrivere il delirio di entusiasmo di tutta la Repubblica Argentina e di tutto il Sud America, quando Antonio Locatelli, partito in volo dal campo di Lel Palomar, superò la inviolata Cordigliera delle Ande ad oltre 6000 metri di altezza, collegando la Repubblica Argentina con Valparaiso? L'Argentina vibrò a lungo di entusiasmo per questa impresa superba. Da allora i nostri avia-

Verifica degli impennaggi degli apparecchi « Savoia Marchetti 79 » dei « Sorci verdi ».

I « Sorci verdi » ingoiano migliaia di litri di benzina.

tori si sparsero nelle varie repubbliche esaltando ovunque le virtù e la potenza delle ali latine. Il pilota Liut andò nell' Equatore, il pilota Rannella nel Venezuela, i piloti Massi e Villa nell'Onduras, il pilota Rolandi in Columbia, il grande Ancillotto nel Perù, mentre il pioniere dell'aviazione Cattaneo continuava nel Brasile le sue bellissime imprese. Fu così stabilita fin da allora quella comunità di fratellanza aerea che è continuata poi dopo con le imprese di De Pinedo, di Ferrarin e di Del Prete, di Balbo e dei suoi atlantici, di Stoppani, della squadriglia di acrobazia, ed oggi con quella dei « Sorci Verdi ».

Senza dubbio anche le considerazioni di alcuni uomini politici americani sulla portata grandemente politica di questi voli, è perfettamente esatta. Le imprese aeree fasciste hanno oggi una enorme portata politica.

Esaminata la cronistoria delle belle imprese che in lunghi anni hanno stabilito tanta affettuosa cordialità fra l'aviazione italiana ed i popoli del grande continente Sud Americano, è perfettamente comprensibile come i nobili governanti di quelle grandi terre sentano pienamente lo influsso della civiltà di Roma che è la loro civiltà e plaudano al volo delle ali fasciste come si può plaudire ai messaggeri cordiali di una grande civiltà che nel mondo latino può ancora ritrovare la corrente adatta per ridare al mondo disorientato la giusta via per il benessere dell'umanità.

La trionfale impresa dei « Sorci Verdi » ha sollevato un coro di consensi ed ha provocato l'ammirazione mondiale. Solo oggi, elencando tutti i commenti dei giornali di tutto il mondo, si abbraccia nella sua vastità l'alta ri-

sonanza che ha avuto l'epico volo dei nuovissimi e velocissimi ambasciatori dell'Italia fascista.

I consensi, come abbiamo visto, sono altissimi e pieni di significato. Sopratutto quello del Direttore dell'Aviazione Commerciale degli Stati Uniti offre campo di viva soddisfazione, perchè viene da una persona che dirige la più spettacolosa organizzazione dell'aviazione civile del mondo, che conta fra le sue linee aeree la bellissima linea attraverso il Pacifico.

Importantissime poi sono le considerazioni d'oltr'Alpe, circa l'uso militare degli apparecchi che hanno compiuto l'impresa.

Si potrebbe dire che questo volo è arrivato proprio al momento giusto, mentre si comincia a parlare delle corazzate da 60.000 tonnellate che l'Inghilterra si propone di mettere quanto prima in cantiere.

E' prevedibile che quando queste corazzate galleggeranno sull'acqua, dotate di cannoni da 457 mm., che lanceranno i loro proiettili da una tonnellata a sessanta chilometri di distanza, gli apparecchi dei « Sorci Verdi » avranno già fatto produrre altri apparecchi per i quali è prevedibile sino da ora la velocità di oltre 600 chilometri all'ora, con autonomia molto più vasta e con carico civile e militare ancora aumentato.

I « Sorci Verdi » sono ormai da varii anni una istituzione e l'attuale impresa li rende degni di costituirsi in fondazione destinata al miglioramento continuo delle proprie macchine, per la gloria dell' ala fascista creata, potenziata ed animata dal Duce.

Non è stata ancora fatta nessuna considerazione sulla

estrema economia dell' organizzazione di questo superbo volo che ha fatto rimanere il mondo in estasi di fronte alla prodigiosa velocità di crociera nel volo Roma-Rio de Janeiro.

Tutte le aeronautiche erano abituate a fare grandi spese di organizzazione per la preparazione delle crociere aeree. Le ultime manovre aeree di oltre mare della Francia hanno richiesto una organizzazione vastissima e costosa in tutto il loro percorso africano.

Questa volta i « Sorci Verdi » sono partiti da Guidonia ordinando solo alle tappe prestabilite i carburanti ed i lubrificanti ed inviando solo qualche persona nelle tappe. Spesa dunque minima e diremo quasi nulla, poichè il volo è stato eseguito come un normale volo di esercitazione.

Esaminando, quindi, le possibilità dei « Sorci Verdi » alla stregua dell'autonomia dimostrata in questa impresa, si constata che essi possono eseguire il volo Roma-Città del Capo anche in due tappe. Una linea aerea che da Roma si dirigesse sul lago Ciad e di qui andasse a Joannesburg per proseguire su Città del Capo, metterebbe i « Sorci Verdi » a due giorni di comodo volo con i grandi centri dell'Africa del Sud e porterebbe il carico postale con un fortissimo anticipo sulla linea aerea inglese attualmente esistente. Si sa che i sud africani sono molto gelosi delle loro comodità e sopratutto delle linee aeree, tanto è vero che usano anche apparecchi tedeschi. Crediamo quindi che i « Sorci Verdi » sarebbero graditissimi in quelle grandi città.

Un'altra bellissima prova per i « Sorci Verdi » po-

trebbe essere il percorso Roma-Tokio. Roma verrebbe collegata a Tokio in sole tre tappe. Egualmente si potrebbe dire che la distanza da Roma a Sidney, che è stata visitata dal nostro incrociatore « Montecuccoli » in occasione del centocinquantesimo anniversario della fondazione della città.

Se poi i « Sorci Verdi » volessero pigliarsi il gusto di battere il *record* mondiale di velocità sul percorso del giro del mondo, essi potrebbero realizzarlo in meno di cinque giorni.

Questo è il lavoro compiuto a Guidonia dalla meravigliosa pattuglia capitanata dal colonnello Biseo che ha avuto in Bruno Mussolini il compagno indivisibile nell'organizzazione di questa bellissima compagine la cui prova ci permette oggi di guardare tranquillamente, sia dal lato civile che da quello militare, tutte le distanze dell' orbe terracqueo.

Le macchine dei « Sorci Verdi » sono state elogiate anche nel loro sistema costruttivo, che è misto; vale a dire ala in legno e fusoliera in tubo di acciaio. Non andiamo certamente errati affermando che ben presto queste macchine saranno costruite anche nel metallo leggero italianissimo del quale l'Italia possiede riserve inesauribili. La nostra tecnica costruttiva ci porterà a produrre macchine metalliche quanto mai semplici poichè è nota la genialità inventiva dei nostri tecnici e l'adattabilità delle nostre maestranze che costruiscono già ammirevolmente aeroplani completamente metallici.

E' questo un argomento che interessa al massimo grado l'autarchia della nostra aviazione la quale potrà ser-

virsi completamente del materiale nazionale per le sue costruzioni. Abbiamo già in questo campo degli esempi mirabili negli apparecchi che hanno battuto brillantissimi primati mondiali alle velocità di 518 e 554 chilometri all'ora. La costruzione metallica, realizzata con sistemi di lavoro molto semplici, fa parte dell'attrezzatura della nostra industria che troverà tutto il materiale occorrente nel suolo italiano.

Lo sviluppo delle macchine dei « Sorci Verdi » avrà un ritmo veloce poichè l'esperienza di questo reparto ha fornito dati preziosi per la costruzione di macchine più grandi, dotate di motori ben più potenti, dei quali l'Aviazione italiana possiede già numerosi esemplari che vanno dai 1000 ai 3000 cavalli vapore.

Il colonnello Lindberg, rientrato in America dopo avere studiato per due anni l'organizzazione dell'aviazione transatlantica, ha invitato, in qualità di Presidente del Comitato Tecnico della Pan American Airways, le otto più importanti case aeronautiche americane a sottoporre per il 15 marzo del corrente anno il progetto e le offerte per i nuovi apparecchi transoceanici. Si tratta di macchine che devono trasportare cento passeggeri e diciotto uomini di equipaggio, avendo inoltre un'autonomia di 3000 miglia ed una velocità oraria di 200 miglia. Si calcola che queste macchine potranno fare una reale concorrenza ai transatlantici di lusso poichè trasporteranno i passeggeri dall'Europa all'America e viceversa in meno di ventiquattro ore.

Ecco una notizia che certamente metterà in ebollizione i « Sorci Verdi », i quali certamente saranno ben lieti

di mettersi cordialmente in concorrenza con il meraviglioso campione dello storico volo New York-Parigi.

L' Esposizione mondiale di New York del 1939, quella di Tokio nel 1940 e le Olimpiadi che si svolgeranno nella capitale giapponese ed infine l'Esposizione Universale di Roma dànno ai « Sorci Verdi », fin da oggi, un programma vastissimo. E' certo fin da ora che essi appariranno in tutti i cieli del mondo.

INDICE DELLE ILLUSTRAZIONI

Gli equipaggi della gloriosa pattuglia dei « Sorci verdi » per la trasvolata Roma-Rio de Janeiro.

Il Colonnello Biseo ed il Tenente Bruno Mussolini studiano la rotta della trasvolata Roma-Rio de Janeiro.

Bruno Mussolini al suo posto di pilotaggio sul « Savoia Marchetti 79 » I-BRUN.

Visione di un motore Alfa-Romeo 126 con tutte le sue installazioni ed il robusto e ben sagomato collettore dei gas di scarico.

L'equipaggio dell'apparecchio capo-pattuglia I-BISE. Da sinistra a destra: Serg. magg. Cubeddu Giovanni, radiotelegrafista; S. Ten. Vitaliano Sacconi, pilota; Col. Biseo Attilio pilota; Cap. Paradisi Amedeo, pilota; Serg. magg. Ardu Ubaldo, motorista.

Il « Savoia Marchetti 79 » del Colonnello Biseo, dinamico capo dei « Sorci verdi ».

L'equipaggio dell'apparecchio I-BRUN. Da sinistra a destra: Maresciallo montatore Arata Orazio; Maresc. motorista Trezzini Angelo; Tenente pilota Bruno Mussolini; Tenente pilota Mancinelli Renato; Maresciallo R. T. Boveri Aldo.

Il « Savoia Marchetti 79 » di Bruno Mussolini.

L'equipaggio dell'apparecchio I-MONI. Da sinistra a destra: Serg. magg. motorista Matriciani Eugenio; Maresc. pilota Crucianelli Renato; Capitano pilota Moscatelli Nino; Capitano pilota Castellani Gori; Maresc. R. T. Frusciante Elia.

Visione stupenda degli astri delle eliche balenanti sotto la piena potenza dei tre perfettissimi motori « Alfa Romeo 126 ».

Bruno Mussolini effettua con il sestante una lettura di altezza a bordo del suo « Savoia Marchetti 79 ».

L'ingegnere Alessandro Marchetti a colloquio col Colonnello Biseo, Bruno Mussolini ed il Capitano Paradisi dopo un volo di allenamento dei « Sorci verdi ».

Telegramma entusiastico del Colonnello Biseo ai dinamici dirigenti della « Savoia Marchetti », ing. Alessandro Marchetti e gr. uff. Luigi Capè.

Il telegramma del Colonnello Attilio Biseo, dopo il volo trionfale, a Guido Mattioli, che ha dato il motto alla gloriosa pattuglia dei « Sorci verdi ».

Verifica degli impennaggi degli apparecchi « Savoia Marchetti 79 » dei « Sorci verdi ».

I « Sorci verdi » ingoiano migliaia di litri di benzina.